»POLSKA RYBA«







Gdynia,

ulica św. Piotra

Port Rybacki

Tel. 15-76

Stale na składzie ryby wędzone:

szproty,
flądry,
śledzie,
dorsze

oraz inne ryby morskie po cenach konkurencyjnych, w pierwszorzędnym gatunku.

Największa wędzarnia w Gdyni

Dostawy do wewnątrz kraju w każdych ilościach

Gwarantowana świeżość towaru

Kupujcie ryby wędzone z polskiej wędzarni

W ten sposób przyczynicie się do rozwoju polskiego rybołóstwa morskiego

BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 12 kwietnia 1933 | NR. 10

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

PRZEMYSŁ EKSPEDYCYJNY A PORT GDYŃSKI.

KONIECZNOŚĆ OBNIŻENIA TARYF KOLEJOWYCH NA PRZEWÓZ WĘGLA DLA PRZEMYSŁU POMORSKIEGO.

WIADOMOŚCI Z GDYNI.

- Obroty portu gdyńskiego w marcu br.
- Działalność polskiej floty handlowej
- Sytuacja gospodarcza w Gdyni. w marcu 1933 r.
- Konferencja w sprawie ożywienia życia gospodarczego w Gdyni
- Walne zebranie Rady Interesantów Portu w Gdyni
- W sprawie umowy zbiorowej w przemyśle budowlanym w Gdyni
- Pierwszy transport cytryn na statku polskim bezpośrednio z Sycylji do Gdyni
- Inauguracja nowej linji okrętowej do Ameryki Południowej
- Odjazd „Polonji" na wycieczkę na Morze Śródziemne
- Korzystanie z Chłodni portowej w Gdyni
- Odczyt o wolnych portach

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA—GDAŃSK

WIADOMOŚCI MORSKIE.

- Nowy elewator zbożowy w Oslo
- Amerykańska flota handlowa
- Ruch statków w Kopenhadze
- Ruch statków w Kanale Kilońskim

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Obniżka opłat portowych w Kopenhadze
Unieruchomiony tonaż francuski
Ruch statków w Tallinnie
Stawki frachtowe w Szwecji
Sprawa demontażu statków szwedzkich
Obroty towarowe Królewca
Dochody portu antwerpijskiego
Obroty portu w Sztrasburgu

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE
Ulgi celne
Artykuły zaliczone do wywozu kompensacyjnego
Sytuacja na rynku ziemniaczanym
W sprawie clenia towarów na Łotwie
W sprawie wywozu tiulu i etamin na firanki do Holandji

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY
Obrady Zarządu Głównego Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu
Komunikat Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu w Grudziądzu

SPRAWY KOMUNIKACYJNE
Obniżka taryf kolejowych
W sprawie obniżki taryf kolejowych na przewóz węgla na Pomorze
Zniżka taryf pocztowych

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z ZAGRANICY
Handel zagraniczny Francji w r. 1932

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z KRAJU
Kapitał zagraniczny w spółkach akcyjnych w Polsce
Ulgi podatkowe dla nowowznoszonych budowli

KOMUNIKATY I INFORMACJE
Podatki płatne w kwietniu
Opłaty na Fundusz Pracy
Stawki daniny majątkowej
Nowy konkurs publicystyczno-gospodarczy P. K. O.

TARGI I WYSTAWY
XIII Międzynarodowe Targi Wschodnie we Lwowie
IV Targi Wołyńskie

Przemysł ekspedycyjny, a port w Gdyni.

W obecnej fazie rozwoju gospodarczego portu gdyńskiego dla jego dalszej komercjalizacji specjalnie ważnem jest zagadnienie wzmocnienia tych grup gospodarczych, które już posiadają rzeczywiste podstawy do egzystencji w porcie. W pierwszym rzędzie zaliczyć tu należy grupę interesów ekspedycyjnych, mającą trwałą podstawę w wysokim ilościowo przeładunku portu. Oczywiście żywiół ekspedycyjny sam prze się nie ma bezpośredniego wpływu na komercjalizację portu i na jego rozwój handlowy, pośrednio jednak rozwój żywiołu kupieckiego w porcie musi się opierać na silnym, sprawnym i dalekosiężnym aparacie ekspedycyjnym. Zauważyć należy, że dotychczas specjalnie dogodne warunki na terenie Gdyni znajdował typ przedsiębiorstwa ekspedycyjnego o charakterze ściśle portowym, to jest taki, którego głównem zadaniem było wykonywanie funkcyj ekspedycyjnych związanych z przeładunkiem, magazynowaniem i dystrybucją towarów w porcie. Pewien niedorozwój zdradzała ta grupa interesów ekspedycyjnych, która obejmowała swą organizacją całe zaplecze portu i której komórka gdyńska była tylko punktem wyjściowym w handlu zamorskim. Z natury rzeczy komórka ta przy dzisiejszej strukturze handlu zagranicznego Polski stawała się najaktywniejszą cząstką tego rodzaju organizacji. Jeśli chodzi natomiast o „przedpłecze" portu, to jest o organizację międzynarodowego transportu osiadłą w całości zagranicą, a mającą tylko jeden ze swych oddziałów w Gdyni, sprawa przedstawiała się jeszcze mniej korzystnie, co ujemnie wpływało na stosunki zagraniczne portu.

Rozbudowa sieci transportowej portu gdyńskiego winna iść nietylko w kierunku umocnienie ekspedycji lokalnej, tak niezmiernie ważnej dla interesów portu, lecz również i w kierunku wzmocnienia kontaktu obsługi transportowej z całem zapleczem, jak i z zagranicą. Jeśli chodzi o kontakt z zagranicą, to linje żeglugowe stwarzające nowe połączenia wyczerpują tylko część zagadnienia i rozwiązują je tylko technicznie. W sensie organizacji handlu zamorskiego zagadnienie to może być rozwiązane jedynie przy najliczniejszym udziale obcych zamorskich ekspedytorów w porcie gdyńskim, bądź to w formie własnych komórek, bądź też przedstawicielstw oddanych firmom lokalnym.

W dotychczasowej polityce gospodarczej w stosunku do ekspedycji niedość jasno rozróżniano te trzy wyraźnie zarysowujące się grupy interesów przemysłu ekspedycyjnego w porcie. Zwykle traktowano je ryczałtowo, identyfikując wszystkie z interesami ekspedytorów o charakterze czysto portowym, to jest nie posiadających własnej rozbudowanej organizacji ani na terenie zaplecza ani zagranicą. Wynikało to częściowo z charakteru portu gdyńskiego, któryd o tej pory był głównie punktem przeładunkowym, a już w znacznie mniejszym stopniu handlowo-dystrybucyjnym. Nie ulega jednak kwestji, że w związku z rosnącym przeładunkiem towarów niemasowych w Gdyni, coraz większą rolę będą odgrywały pozostałe dwie grupy interesantów ekspedycyjnych i że od tego rozwoju w dużej mierze będzie zależał rozwój handlowy portu.

Polityka popierania firm lokalnych wychodziła z założenia, iż miejscowy żywioł ekspedycyjny musi okrzepnąć i wyrosnąć, nadając portowi gdyńskiemu piętno narodowe. Było to słuszne w tej fazie rozbudowy portu gdyńskiego, kiedy stanowił on tylko punkt przeładunkowy bez organizacji portowej w handlowem tego słowa znaczeniu. Z chwilą jednak, gdy pewien zarys tej organizacji zaczyna się w Gdyni już tworzyć, należy w większym niż dotychczas stopniu zwrócić uwagę na ten fakt, że dalszy rozwój tej organizacji jest ściśle uzależniony od rozbudowy kontaktów handlowych z zapleczem i z zagranicą, w czem bardzo poważnym czynnikiem jest ekspedytor zagraniczny, linje okrętowe i krajowy ekspedytor lokalny.

Właściwie istotnych sprzeczności interesów między ekspedycją lokalną a ekspedycją zagraniczną i krajową lądową niema, gdyż interesy tych trzech grup są odmienne i jeśli kolidują ze sobą, to jest to pewnego rodzaju anomalją, powstałą na tle krytycznego położenia w handlu międzynarodowym. W normalnych warunkach gospodarczych trzy wyżej wymienione typy przedsiębiorstw ekspedycyjnych mogą ze sobą jaknajlepiej współpracować bez potrzeby konkurencji. W polityce handlu zamorskiego lat najbliższych pożądaneby było należyte uwzględnienie równowagi w interesach tych 3 grup przedsiębiorstw ekspedycyjnych i wyjście poza jednostronne dotychczasowe popieranie lokalnej ekspedycji czysto portowej. Kupiec z głębi kraju nie osiedli się wGdyni na szerszą skalę bez udziału swego ekspedytora, z którym na terenie zaplecza współpracuje. Analogicznie przedstawia się sprawa z kupcem zagranicznym, którego przyciągnięcie do portu gdyńskiego jest również koniecznością, jeśli aspirujemy do tego, aby port miał charakter międzynarodowego punktu handlowego. Coraz wyraźniej zbliża się moment, w którym będzie należało wyjść poza sugestję faktów płynących z technicznej rozbudowy portu i wysokich cyfr przeładunkowych tonażu — i przejść do właściwej organizacji portu w handlowem tego słowa znaczeniu przez stworzenie w nim ośrodka interesów kraju i zagranicy w obrocie międzynarodowym. Port — to przedewszystkiem ludzie i ich organizacja, a rola jego polega nie na technicznym przeładunku lecz na pośrednictwie handlowem i komunikacyjnem w obrotach kraju z zagranicą.

Tadeusz Nowacki.

Konieczność obniżenia taryf kolejowych na przewóz węgla dla przemysłu pomorskiego.

Jak donosiła ostatnio prasa codzienna, sfery rządowe rozpatrują obecnie możliwość obniżenia taryf kolejowych na przewóz węgla, przyczem w odniesieniu do przewozów wewnątrz kraju, ma być brana pod uwagę jedynie redukcja taryf kolejowych na węgiel dla kresów wschodnich.

Powyższe wyjątkowe uprzywilejowanie kresów wschodnich w odniesieniu do przewozu węgla, z pominięciem innych części kraju, w pierwszym rzędzie Pomorza, byłoby zbyt jednostronnem rozwiązaniem problemu przystosowania taryf przewozowych na węgiel do aktualnych wymagań życia gospodarczego.

Konieczność obniżenia taryf na przewóz węgla uwydatnia się bowiem bardziej w odniesieniu do Pomorza niż w odniesieniu do kresów wschodnich. Pomorze leży w tej samej prawie odległości od ośrodków przemysłu węglowego co kresy wschodnie, jak to wykazują następujące odległości taryfowe: Katowice — Tczew 548 km, Katowice — Grudziądz 485 km, Katowice — Toruń 433 km. Katowice — Baranowicze 676 km, Katowice — Włodzimierz 487 km, Katowice — Brześć 470 km.

Wprawdzie magistrala węglowa skraca znacznie odległość taryfową Pomorza od zagłębi węglowych, ale nie jest ona jeszcze wykorzystywana w całej pełni i służy przedewszystkiem dla transportów węgla eksportowego.

Pomorze. będąc również bardziej uprzemysłowione niż kresy wschodnie, konsumuje znaczne ilości koksu, węgla i miału węglowego. Kresy wschodnie konsumują mało węgla, mając słabo rozwinięty przemysł oraz używając jako materjału opałowego przedewszystkiem drzewa. To też. o ile potanienie węgla może być dla kresów wschodnich bodźcem do powstawania nowych placówek przemysłowych, to w odniesieniu do przemysłu na Pomorzu jest kwestją istnienia i rozwoju placówek oddawna już istniejących.

O obniżkę taryf na koks, węgiel i miał węglowy ubiegają się sfery gospodarcze Pomorza już od szeregu lat bezskutecznie. Od rewizji taryf kolejowych na przewóz węgla zależne jest obecnie utrzymanie na rentownym poziomie produkcji firm pomorskich w branży ceramicznej. metalowej. młynarskiej i piwowarskiej. Zasadniczy ten surowiec jest dla przemysłu pomorskiego bezwzględnie za drogi i to nietyle z powodu swej ceny, ile z powodu nadmiernie wysokich taryf przewozowych. które wynoszą dla poszczególnych gatunków węgla od 55 do 132% ad valorem.

Najgorzej przedstawia się sprawa przewoźnego w odniesieniu do miału węglowego, konsumowanego w dużych ilościach przez przemysł ceramiczny i młynarski na Pomorzu. Przewoźne dla miału węglowego z Górnego Śląska wynosi około 136% ad valorem, a dla miału z kopalń dąbrowieckich stosunek przewoźnego do ceny wynosi 231,5% ad valorem. Wskazuje to wymownie na anormalnie wygórowany stosunek przewoźnego do wartości towaru, który sprawia, że nawet ewentualne obniżenie ceny miału loco kopalnie nie będzie miało żadnego skutecznego wpływu na potanienie produkcji przemysłowej.

Tymczasem władze państwowe, komunalne oraz banki państwowe wywierają od pewnego czasu presję na poszczególne branże przemysłowe. opierające kalkulację swej produkcji przedewszystkiem na cenie węgla lub miału węglowego, w kierunku zastosowania wydatnej zniżki cen. Obniżenie cen np. na wyroby ceramiczne jest naturalnie niemożliwe tak długo, jak długo przewoźne dla miału węglowego utrzymane będzie na niezmienionym poziomie. Koszt miału węglowego stanowi bowiem w przemyśle ceramicznym około 35% kosztów własnych produkcji.

Na skutek wysokich kosztów przewozu węgla polskiego na Pomorze, węgiel angielski ma na tutejszym terenie łatwy rynek zbytu i importowany jest w coraz znaczniejszych ilościach. W miesiącach

zimowych przewożono na samochodach ciężarowych z W. M. Gdańska na Pomorze około 1000 ton węgla angielskiego miesięcznie. Obecnie w związku z otwarciem żeglugi na Wiśle znaczne ilości przewożone są wgłąb kraju drogą wodną. Węgiel krajowy kalkuluje się obecnie loco Grudziądz, nawet po ostatniej obniżce cen o około 11 zł. drożej na tonnie od węgla angielskiego.

Z chwilą obniżenia taryfy przewozowej dla węgla krajowego conajmniej o 30%, import węgla angielskiego zostałby niewątpliwie zahamowany. Wprawdzie i wtedy węgiel krajowy będzie się kalkulował drożej od angielskiego, lecz z drugiej strony uwzględniając przyzwyczajenie do asortymentu krajowego oraz wygodniejszy sposób dostawy, pewna różnica w cenie nie miałaby większego znaczenia.

Z uwagi na powyżej opisany stan rzeczy, konieczną jest niezwłoczna obniżka kosztów przewozu koksu, węgla i miału węglowego na Pomorze conajmniej o 30%, gdyż tylko wówczas przemysł pomorski będzie mógł przetrzymać obecny ciężki okres gospodarczy i pracować w tych samych warunkach, jakie posiadają pokrewne przemysły, położone bliżej zagłębi węglowych. K-t.



OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W MARCU BR.

Marzec w zamorskich obrotach portowych ukształtował się znacznie korzystniej niż poprzednie miesiące roku bieżącego. Zapoczątkował on w roku bieżącym przywóz ryżu i wywóz soli. Ogólny zamorski obrót towarowy wyniósł 440.375 t. wobec 405.090 t. w miesiącu poprzednim i 319.471 t. w marcu roku ubiegłego. W porównaniu zatem z marcem roku zeszłego, obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazały zwyżkę o 120.904 ton.

Z ogólnego zamorskiego obrotu towarowego 60.389 t. przypadło na przywóz (w miesiącu zeszłym — 47.166 t.) i 379.986 t. — na wywóz wobec 357.924 t. w lutym br. Zasadniczo tak w przywozie jak i w wywozie marzec wykazał zwyżkę.

W przywozie, prócz ryżu — 8.331 t., który pojawił się w roku bieżącym poraz pierwszy, następujące towary wykazały wzrost: owoce świeże — 2.954 t. (1.619 t.); kukurydza — 445 t. (122 t.); tytoń — 753 t. (246 t.); śledzie — 2.784 t. (1.384 t.); żużle Thomasa — 4.925 t. (2.90 t.); piryty — 7.871 t. (1.615 t.); złom żelazny — 19.249 t. (14.182 t.): celuloza 1.143 t. (727 t.); juta — 1.021 t. (655 t.) i wełna — 1.467 t. (919 t.).

Spadek wykazały natomiast następujące towary:

Artykuły kolonjalne (kawa, herbata, kakao) — 1.251 t. (4.387 t.); fosforyty 180 t. (6.817 t.); nasiona oleiste — 332 t. (2.034 t.); garbniki — 500 t. (813 t.) i bawełna — 3.052 t. (5.033 t.). Inne towary utrzymały się na poziomie miesiąca zeszłego.

Wywóz nacechowany jest wzrostem przeładunku następujących towarów: cukru — 8.585 t. (4.071 t.): bekonów — 5.123 t. (3.414 t.): jaj — 764 t. (28 t.); desek i łat — 16.621 t. (3.874 t.) i węgla eksportowego 322.884 t. (319.533 t.) i pozycjami nowemi jak sól kuchenna — 400 t. i sól potasowa — 2.500 t. Nieznaczny spadek stanowiły: koks — 1.140 t. (2.355 t.) i nawozy azotowe — 3.204 t. (4.787 t.). Pozostałe towary utrzymały się w normach lutego br.

Szczegółowe dane obrotu towarowego zamorskiego ilustruje poniższe zestawienie:

Przywóz (w tonach)		Wywóz (w tonach)	
kukurydza	445	ryż polerowany	43
ryż surowy	8.331	warzywa	35
owoce świeże	2.954	owoce świeże	5
owoce suszone	495	cukier	8.585
korzenie	125	napoje alkoholowe	61
orzechy i migdały	18	sól	400
kawa, kakao, herbata	1.251	bekony	5.123
tytoń	753	wędliny	476
napoje alkoholowe	44	drób bity	26
śledzie	2.784	jaja	764
makuchy	100	śledzie	179
fosforyty	180	makuchy	1.060
żużle Thomasa	4.925	mączka kostna	51
tłuszcze sur. zw.	453	deski i łaty	16.621
tran	6	słupy i bale	2
skóry	613	klepki	227
nasiona oleiste	332	wyroby z drzewa	181
oleje i smary	109	nasiona	90
żywica	39	węgiel eksportowy	322.884
kauczuk	170	węgiel bunkrowy	11.168
wyroby gumowe	24	brykiety	100
siarka	5	koks	1.140
tłuszcze i oleje rośl.	166	sole potasowe	2.500
garbniki	500	nawozy azotowe	3.204
piryty	7.871	szyny kolejowe	1.384
żelastwo (złom)	19.249	cynk	487
miedź	397	blacha cynkowa	127
metale różne	40	wyroby stal. i żelazne	130
wyroby żel. i stalowe	182	tektura i papa	557
maszyny, apar. i części	44	celuloza	118
samoch. i części	28	papier	916
szmaty	39	mat. i wyroby włókniste	178
celuloza	1.143	różne inne towary	1.164
papier	606		
bawełna	3.052		
juta	1.021		
len i konopie	15		
sisal i inne włókna	21		
wełna	1.467		
różne inne towary	392		
	60.389		379.986

Ruch statków w marcu br. w porównaniu do poprzedniego miesiąca jakoteż do tego samego w roku poprzednim wykazał znaczny wzrost. Zawinęło do portu 326 statków o pojemności 250.082 t. r. n., wobec 256 statków o tonażu 211.102 t. r. n. w lutym br. i 194 statków o pojemności 168.381 t. r. n. w marcu roku ubiegłego.

Wyszło statków 324 o pojemności 239.619 t. r. n. wobec 261 statków o pojemności 220.388 t. r. n. w miesiącu ubiegłym i 196 statków o tonażu 174.224 t. r. n. w marcu roku zeszłego. Szczegółowo ruch okrętowy obrazuje następujące zestawienie:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	ilość statków	t. r. n.	ilość statków	t. r. n.
Polska	39	46.071	38	38.384
W. M. Gdańsk	8	891	7	843
Anglja	3	7.976	2	4.780
Czechosłowacja	4	766	4	766
Danja	64	39.275	66	41.404
Estonja	7	3.943	7	3.532
Finlandja	8	5.201	9	8.638
Grecja	2	5.610	4	10.577
Hiszpanja	1	2.549	1	2.549
Holandja	6	2.981	5	2.882
Łotwa	2	3.049	3	4.334
Niemcy	69	40.041	69	33.643
Norwegja	29	18.423	28	17.630
Panama	1	3.071	1	3.071
Stany Zjedn. Am.	3	9.781	3	9.781
Szwecja	80	60.454	78	59.876
	326	250.082	324	239.619

Kolejność bander ukształtowała się w marcu w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Polska, trzecie — Danja, czwarte — Niemcy, piąte — Norwegja, szóste — Stany Zjednoczone Am. itd.

Średni tonaż statku, zawijającego do portu w marcu — 767.1 trn.; średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 31 i średni postój statku — 68,6 godzin.

W ruchu pasażerskim w marcu br. zaznaczył się pewien nieznaczny wzrost w porównaniu tak do lutego br. jak i marca r. ubiegłego.

Przyjechało 233 osoby (130) w tem z Anglji 13, Danji 26, Finlandji 5, Holandji 2, Niemiec 1, Norwegji 1, Stanów Zjedn. Am. 182 i Szwecji 3. Wyjechało natomiast 486 osób (246) z czego 222 osoby do Anglji, 248 do St. Zjedn. Am. i 4 do Szwecji.

Ogólny ruch pasażerski osiągnął cyfrę 716 wobec 376 w lutym br.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu marcu br. statki polskiej floty handlowej (4 polskich przedsiębiorstw żeglugowych) przewiozły ogółem 78.811 ton towarów (bez importu z Anglji), z czego 71.241 ton w eksporcie z Polski, 6.026 ton w imporcie do Polski i 1.544 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W porównaniu z porzednim miesiącem nastąpił wzorst ilości przewiezionych ładunków o 6.036 ton, dzięki ożywieniu się wywozu. W imporcie natomiast oraz w przewozach między obcemi portami przewieziono mniej niż w mies. lutym.

Z poszczególnych przedsiębiorstw „Żegluga Polska" przewiozła ogółem w marcu br. 25.054 ton, „Polskarob" 45.864 ton, „Polbryt" 7.089 ton (bez importu z Anglji) i Linja Gdynia—Ameryka 804 ton.

„Żegluga Polska" S. A. Trampy „Żeglugi Polskiej" przewiozły w marcu br. ogółem 16.246 ton, z czego 13.093 ton w eksporcie z Polski oraz 3.153 ton w imporcie do Polski. Przewozów między obcemi portami nie było w marcu. W wywozie z kraju przewożono większe ilości węgla, szyn, drzewa, kainitu i zboża. W imporcie przewożono wyłącznie drobnicę. Ogółem odbyto 9 podróży, zawijając do portów: Bourgas, Palermo, Antwerpja, Amsterdam, Greaher, Rotterdam, Londyn.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej" przewieziono w marcu ogółem 8.808 ton towarów, z czego 4.840 ton w wywozie z Polski, 2.424 ton w przywozie do Polski i 1.544 ton w przewozie między portami zagranicznemi. Ogółem odbyto 8 podróży, zawijając do portów: Gdynia, Gdańsk, Tallinn, Helsingfors, Antwerpja i Rotterdam.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. Statki „Polbrytu" przewiozły w marcu br. 7.089 ton w eksporcie z Polski do Anglji, przyczem w Gdyni załadowano 4.929 ton, w Gdańsku 2.160 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem uwydatnił się wzrost przewozów.

Z poszczególnych towarów, wywiezionych do Anglji, większe ilości przypadają na: bekony i szynki, drzewo, jaj, manufakturę, mączkę kartoflaną i mąkę.

W lutym br. przewieziono w imporcie z Anglji do Polski ogółem 2.183 ton, z czego 609 ton do Gdyni i 1.574 ton do Gdańska.

„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A. W miesiącu marcu statki „Polskarob" przewiozły ogółem 45.864 ton węgla w eksporcie z Polski, z czego do Szwecji 25.015 ton i do Norwegji 20.849 ton.

W porównaniu z poprzednim miesiącem uwydatnił się znaczny wzrost przewiezionych ładunków. Statki „Polskarob" odbyły w marcu 16 podróży, zawijając do portów: Gdyni, Oxelösund, Limhamm, Oslo, Norrköping, Stockholm, Göteborg, Hangesund, Aalesund, Karlskrona i Slemmestad.

Linja Gdynia—Ameryka (P. T. T. O.). Statki Linji Gdynia—Ameryka odbyły w miesiącu marcu br. 2 podróże, z czego jedną do Ameryki i jedną z Ameryki do Europy. W podróżach tych przewieziono ogółem 412 pasażerów, 804 ton towarów i 1.018 worków poczty.

SYTUACJA GOSPODARCZA GDYNI, W MARCU 1933 R.

Sytuacja gospodarcza w Gdyni kształtowała się bez ważniejszych zmian w miesiącu marcu br.

Na rynku pieniężnym brak gotówki dawał się nadal silnie odczuwać. Na początku miesiąca Komisarjat Rządu uzyskał pożyczkę w wysokości 1 milj. zł od Banku Zachodniego w Gdyni, przez co finanse komunalne doznały znacznej poprawy.

W marcu zaprotestowano na terenie Gdyni ogółem 746 weksli na sumę zł 224.364,41, w tem jeden weksel zagraniczny na zł 1.001,80. W porównaniu z poprzednim miesiącem uwydatnił się dość znaczny wzrost protestów wekslowych, wskutek ciasnoty na rynku pieniężnym i braku obrotów w handlu. Banki tutejsze ograniczają swą działalność kredytową, ze względu na brak odpowiedniego materjału wekslwego oraz dostatecznych gwarancyj, wymaganych od kredytobiorców. Z tego też powodu dużo kredytów pozostaje niewyczerpanych.

Na rynku pieniężnym duży popłoch wywołał w marcu spadek dolara. Posiadacze dolarów zbywali się ich po zł 7,20, a nawet w pewnych wypadkach po zł 5,—, lokując swe oszczędności w złotych lub złotych w złocie. Klijenci bankowi regulowali szybko swe zobowiązania dolarowe przez wpłatę w efektywnej walucie amerykańskiej, nabytej po bardzo niskim kursie. Tutejszy oddział Banku Polskiego wstrzymał się od zakupu dolarów tylko przez 2 dni w miesiącu sprawozdawczym. Obecnie kurs dolara uważać można za ustabilizowany na dłuższy okres czasu.

W przemyśle zapanowało pewne ożywienie w związku ze zbliżającym się sezonem letnim. Łuszczarnia Ryżu, otrzymawszy 8.500 ton surowca, rozpoczęła tegoroczną kampanję. Olejarnia pracowała bez przerwy przez cały miesiąc marzec. Fabryki krzeseł pracowały 4 dni w tygodniu. Zastój uwydatnił się natomiast w przemyśle budowlanym i w związanych z nim branżach.

W handlu ożywienie sezonowe było słabe. W handlu detalicznym uwydatnił się wzmożony popyt na artykuły wełniane i bawełniane. Fabryki łódzkie dostarczały jednak tylko 50% zapotrzebowania z powodu strajku robotników.

Stan zatrudnienia poprawił się nieco w miesiącu marcu i rejestr Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy wykazywał na dzień 31-go marca 4.301 bezrobotnych w okręgu Gdyni, wobec 4.474 w dniu 28-go lutego br.

KONFERENCJA W SPRAWIE OŻYWIENIA ŻYCIA GOSPODARCZEGO W GDYNI.

Dnia 8 bm. odbyło się w Warszawie pod przewodnictwem p. Ministra Zarzyckiego posiedzenie Komisji dla spraw handlu, z udziałem zaproszonych przedstawicieli zainteresowanych władz i organizacyj

gospodarczo-społecznych, a poświęcone rozpatrzeniu zagadnień, związanych z usprawnieniem i wzmocnieniem aparatu handlowego w Gdyni. W posiedzeniu wzięli m. in. udział wiceministrowie Lechnicki, Kozłowski, Gallot i Doleżal, wiceprezes B. G. K. — Starzyński. Ze strony sfer gospodarczych, poza członkami komisji obecni byli m. in. przedstawiciele Izb Przemysłowo-Handlowych w Gdyni, Warszawie, Lwowie i Lublinie, sfer gospodarczych Gdyni, Centralnych Organizacyj Kupieckich, Związku Przedsiębiorstw Transportowo-Ekspedycyjnych itd. Po zagajeniu zebrania przez min. Zarzyckiego, zabrał głos Prezes Izby Przemysłowo-Handl. w Warszawie b. min. C. Klarner, wskazując na szczególne znaczenie aktualne zagadnień, jakie mają być poruszone, nietylko z punktu widzenia gospodarczego, ale i politycznego, z uwagi zwłaszcza na ostatnie wypadki na terenie międzynarodowym. Moment ten winien być wyzyskany w tym celu, by przez wprowadzenie szeregu udogodnień formalno-technicznych stworzyć warunki konkurencji portu gdyńskiego w stosunku do sąsiednich portów obcych. Wywody p. Klarnera uzupełnił poseł Wiślicki, podkreślając konieczność szybkiej realizacji wysuniętych postulatów, aby nie pominąć wyjątkowo korzystnej sytuacji, w jakiej się obecnie znajdujemy. W tym celu w Gdyni powinien być powołany do życia specjalny organ, wyposażony w szerokie pełnomocnictwa celem jaknajdalej idącego uelastycznienia polityki portowej. Następnie wysłuchano kilku referatów, ilustrujących szczegółowo postulaty sfer gospodarczych w różnych dziedzinach, związanych z z działalnością portu w Gdyni. P. Taubenfeld zreferował sprawy o charakterze polityczno-handlowym, sprawy kredytowe oraz sprawy z dziedziny pomocy technicznych dla handlu. Dyr. Krupski — sprawy podatkowe, dyr. Kasprowicz — sprawy celne, komunikacyjne i socjalne, dyr. Kawczyński — sprawy przewozów morskich, urządzeń portowych, zaopatrywania okrętów, wreszcie sprawy ułatwień paszportowych i wizowych. W dyskusji ogólnej nad zgłoszonemi postulatami zabierali głos pp. dyr. Rummel, wiceminister Gallot, wiceminister Doleżal oraz pos. Wiślicki. W celu wyczerpującego przedyskutowania poszczególnych grup postulatów z przedstawicielami właściwych ministerstw, wyłonionych zostało 5 podkomisyj, a mianowicie dla zagadnień polityki handlowej, kredytowa, komunikacyjna, podatkowa i spraw socjalnych. Po zakończeniu prac podkomisji, wnioski uzgodnione zostaną rozpatrzone na następnem zebraniu plenarnem, które odbędzie się 22 bm. Niezależnie od tego, utworzona została pod przewodnictwem min. Zarzyckiego komisja główna, do której weszli pp. min. Klarner, prez. Brun, pos. Wiślicki i dyr. Krupski. Zadaniem tej komisji będzie omawianie spraw wymagających załatwienia w trybie doraźnym.

WALNE ZEBRANIE RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

Dnia 6 kwietnia br. odbyło się doroczne walne zebranie Rady Interesantów Portu w Gdyni. Obradom przewodniczył dyrektor „Żeglugi Polskiej“ p. Kollat. Sprawozdanie z rocznej działalności Rady Interesantów Portu złożył dyr. Kasprowicz. Następnie uchwalono zmianę statutu Rady w tym sensie, że liczbę członków zarządu powiększono do 10, zastępców zaś do 3. Do nowego zarządu wybrani zostali: prezes — inż Napoleon Korzon, konsul honorowy Szwecji, prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni i naczelny dyrektor firmy „Polskarob“, wiceprezes — p. Feliks Kollat, prezes Związku Armatorów Polskich i dyrektor „Żeglugi Polskiej“ i „Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego“, wiceprezes — p. Władysław Gieysztor, prezes Zw. Ekspedytorów Portowych w Gdyni i dyrektor firmy „Warta“, oraz członkowie pp.: Andrzej Cienciała, prezes Związku Maklerów i dyrektor Polskiej Agencji Morskiej, Roman Hordyński — prezes Związku Przemysłowców Portowych i dyrektor Łuszczarni Ryżu, Witold Jasiński — dyrektor American Scantic Line w Gdyni, Stefan Jakubowicz — wicedyrektor Olejarni gdyńskiej, inż. Mirosław Laurecki — wicekonsul honorowy Łotwy i dyrektor „Skarbopolu“, dr. Stanisław Darski — wicedyrektor „Żeglugi Polskiej“ i Franciszek Marszał — dyrektor firmy „Bergenske“. Wkońcu zebranie uchwaliło przez aklamację mianować członkiem honorowym Rady Interesantów Portu p. Juljana Rummla.

W SPRAWIE UMOWY ZBIOROWEJ W PRZEMYŚLE BUDOWLANYM W GDYNI.

W związku z akcją Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni, o zawarcie nowej umowy zbiorowej w przemyśle budowlanym na tegoroczny sezon budowlany, odbyła się w Gdyni dnia 4 kwietnia br. konferencja w powyższej sprawie. W konferencji wzięli udział p. Bobowski, syndyk Centralnego Związku Pracodawców w Bydgoszczy, p. inż. Śmidowicz, przewodniczący Sekcji Budowlanej Związku Fabr. i Przem., p. Kunert, sekretarz Związku Fabr. i Przem., p. poseł Matuszewski z Bydgoszczy, p. Zieliński, sekretarz Związku Związków Zawodowych oraz przedstawiciele firm budowlanych i pracobiorców.

Na konferencji tej nie doszło do porozumienia między stronami, z powodu oświadczenia przedstawicieli robotników, iż nie uważają za możliwe wprowadzenie jakichkolwiek obniżek w zeszłorocznej taryfie płac. W związku z powyższym Związek Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni wprowadził z ważnością od dnia 3 kwietnia br. jednostronną taryfę płac o następujących stawkach: murarz i cieśla 1,10 zł godz., tragarz wapna i cegły 0,80 zł/godz., robotnik budowlany ponad 20 lat 0,65 zł godz., robotnik ziemny 0,50 zł/godz.

PIERWSZY TRANSPORT CYTRYN NA STATKU POLSKIM BEZPOŚREDNIO Z SYCYLJI DO GDYNI.

Przybył do Gdyni s/s „Katowice“ z ładunkiem 37.000 bel tytoniu oraz 8.000 skrzyń cytryn. Statek ten przybył bezpośrednio z Morza Czarnego, gdzie załadował tytoń, oraz z Palermo na Sycylji, gdzie załadował cytryny. Zarówno tytoń jak i cytryny zostały dostarczone w pierwszorzędnym stanie i rekordowo szybkim czasie..

INAUGURACJA NOWEJ LINJI OKRĘTOWEJ DO POŁUDNIOWEJ AMERYKI.

W sobotę, dnia 1 kwietnia br. odbyła się w porcie gdyńskim uroczysta inauguracja nowej linji okrętowej, która połączy Gdynię z portami Ameryki Południowej. Linja ta została uruchomiona staraniem Polskiej Agencji Morskiej, przez znanego armatora szwedzkiego Johnsona ze Stockholmu. W uroczystości, która odbyła się na motorowcu „Pacific", wzięli udział przedstawiciele linji ze Stockholmu oraz zaproszeni goście z pośród miejscowych władz i sfer gospodarczo-portowych. Przy tej okazji wysłana została przez uczestników uroczystości do konsula generalnego Axela Johnsona, właściciela linji do Stockholmu depesza gratulacyjna z powodu otwarcia linji.

ODJAZD „POLONJI" NA WYCIECZKĘ NA MORZE ŚRÓDZIEMNE.

Dnia 3 kwietnia br. o godz. 2 po poł. opuścił port gdyński, żegnany przez tłumy mieszkańców Gdyni, statek transatlantycki Linji Gdynia—Ameryka „Polonia", udając się na dłuższą wycieczkę turystyczną do Portugalji, Hiszpanji i Afryki Północnej. Pierwszym portem, do którego statek zawinie, jest Lizbona. Na wycieczkę udało się 336 pasażerów, w ich liczbie b. marszałek Senatu dr. Szymański, b. minister skarbu Jan Piłsudski, dyrektor PAT'a Starzyński i inni.

KORZYSTANIE Z CHŁODNI PORTOWEJ W GDYNI.

W związku ze zbliżającym się sezonem, Izba Przemysłowo-Handlowa komunikuje, że w roku bieżącym kredyty pod zastaw złożonych w Chłodni portowej w Gdyni produktów udzielane będą przez Państwowy Bank Rolny na tych samych zasadach, co w roku ubiegłym.

Niezależnie jednak od tego oddziały Państwowego Banku Rolnego w Warszawie, Kielcach, Lublinie, Wilnie, Pińsku, Lwowie, Krakowie i Łucku będą w bieżącym roku udzielały zaliczek pod wtórniki listów przewozowych na ładunki jaj i masła, wysłane do Chłodni w Gdyni, a to w wysokości 50% wartości towarów, z tem, że po nadejściu towaru do Chłodni Agentura Państwowego Banku Rolnego w Gdyni będzie mogła ewtl. podnieść wysokość wypłaconej pod fracht zaliczki do normalnej wysokości udzielanych kredytów warrantowych.

O ile ta nowa forma kredytowania interesuje firmy, należałoby już teraz wejść w bezpośredni kontakt z najbliższym oddziałem Państwowego Banku Rolnego, a to celem przeprowadzenia wstępnych formalności, związanych z rozpoczęciem korzystania z kredytów pod frachty.

Równocześnie przypomina się o konieczności zamieszczania na listach przewozowych wzmianki „Do wywozu morzem za granicę celną" oraz „żądam zastosowania taryfy P. C. 3", co według obwiązujących w chwili obecnej przepisów kolejowych, stanowi o zastosowaniu najniższej stawki przewozowej.

Ładunki do Chłodni należy wysyłać franco, adresując:

Chłodnia i Składy Portowe Sp. z o. p., stacja przeznaczenia Gdynia-Port tor południowy, względnie na imię spedytora.

Ładunki, pod wtórniki których firmy będą chciały otrzymać zaliczkę w jednym z wymienionych oddziałów Państwowego Banku Rolnego, należy wysyłać franko, ubezpieczając ich wartość i termin dostawy pd adresem:

Agentura Państwowego Banku Rolnego w Gdyni stacja przeznaczenia Gdynia-Port, tor południowy Chłodni i Składów Portowych w Gdyni.

ODCZYT O WOLNYCH PORTACH.

Dnia 31 marca br. Przewodniczący Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Juljan Rummel, wygłosił w sali „Hotelu Centralnego" w Gdyni odczyt na aktualny dziś w Gdyni temat znaczenia i rozwoju wolnych portów. Prelegent dał na wstępie krótki zarys historji rozwoju wolnych portów, następnie omówił poszczególne przykłady, zamykając uwagi swoje w formie szeregu wniosków, dotyczących przyszłej strefy wolnocłowej w porcie gdyńskim. Odczyt prelegenta wysłuchało liczne audytorjum z żywem zainteresowaniem.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Poseidon — z Gdyni 11. IV. — z Gdańska 13. IV.
s/s Cieszyn — z Gdyni 18. IV. — z Gdańska 22. IV.
s/s Poseidon — z Gdyni 25. IV. — z Gdańska 29. IV.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 18. IV.
s/s Tiber — Gdyni 9. V.
s/s Skjöld — z Gdyni 22. V.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 12. IV.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 19. IV.
s/s Broholm — z Gdyni 21. IV.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Najade — z Gdyni 3. IV.
s/s Uranus — z Gdyni 10.IV.
s/s Najade — z Gdyni 17. IV.
s/s Uranus — z Gdyni 24. IV.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca. 22. IV.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 11. IV. — z Gdańska 14. IV.
s/s Śląsk — z Gdyni 18. IV. — z Gdańska 21. IV.
s/s Tczew — z Gdyni 25. IV. — z Gdańska 28. IV.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Hector — z Gdyni 13. IV. — z Gdańska 15. IV.
s/s Orest — z Gdyni 17. IV. — z Gdańska 19. IV.
s/s Condor — z Gdyni 20. IV. — z Gdańska 26. IV.
s/s Niobe — z Gdyni 24. IV. — z Gdańska 26. IV.
s/s Rhea — z Gdyni 27. IV. — z Gdańska 29. IV.

Do Amsterdamu — (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 10. IV.
s/s Hebe — z Gdyni 17. IV.
s/s Persens — z Gdyni 24. IV.
s/s Amazone — z Gdyni 1. V.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy
Antwerp — Ghent — Brussels — Ostend

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bravore z Gdyni 12. IV.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 18. IV. — z Gdańska 21. IV.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis — z Gdyni 10. IV. — z Gdańska 12. IV.
s/s Condor — z Gdyni 20. IV. — z Gdańska 22. IV.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 18. IV.
s/s Little Evy — z Gdyni 28. IV.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Alexandra z Gdyni 11. IV. — z Gdańska 13. IV.
s/s Rudolf — z Gdyni 18. IV. — z Gdańska 22. IV.
s/s Hinrich — z Gdyni 25. IV. — z Gdańska 29. IV.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Uranus — z Gdańska 15. IV.
s/s Najade — z Gdańska 22. IV.
s/s Uranus — z Gdańska 29. IV.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 12. IV. — z Gdyni 13. IV.
s/s Warszawa lub substyt. — z Gdańska 26. IV. — z Gdyni 27. IV.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 19. IV. — z Gdyni 20. IV.
s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 2. V. — z Gdyni 4. V.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 12. IV. — z Gdyni 13. IV.
s/s Lwów — z Gdańska 19. IV. — z Gdyni 20. IV.
s/s Lublin — z Gdańska 26. IV. — z Gdyni 27. IV.
s/s Lwów — z Gdańska 3. V.. — z Gdyni 4. V.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 18. IV.
s/s Tiber — z Gdyni 9. V.
s/s Skjöld — z Gdyni 22. V.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdańska 20. IV. — z Gdyni 24. IV.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 19. IV. — z Gdyni 21. IV.

Do Lubeki (Lübeck)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Jaederen — z Gdańska 20. IV. — z Gdyni 24. IV.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 20. IV.

Do Malmö — Helsingborg — Halmstad — Gothenburg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ivan — z Gdyni 10. IV. — z Gdańska 11. IV.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni około/about 20. IV.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Broholm — z Gdyni 21. IV.
s/s Egholm — z Gdyni 6. V.
s/s Algarve — z Gdyni 18. V.

Do Malaga — Alicante — Carthagena — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseille — Genoa — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Caledonia — z Gdańska ca. 20.—24. IV.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdańska/Gdyni 13.—18. IV.
s/s Tanger — z Gdańska/Gdyni 12.—15. V.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa, Izmir)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Nordland — z Gdyni 20. IV. — z Gdańska 22. IV.
m/s Erland — z Gdyni 4. V. — z Gdańska 6. V.
m/s Blaland — z Gdyni 23. V. — z Gdańska 25. V.

**Wyspy Kanaryjskie — Oran — Algier — Tunis
Canary Islands — Oran — Alger — Tunis**

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Karla — z Gdyni 20. IV.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Canpenn — z Gdyni 12. IV.
s/s Scanstates — z Gdyni 18. IV.
s/s Scanyork — z Gdyni 8. V.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Polonia — z Gdyni 2. V.
s/s Kościuszko — z Gdyni 12. V.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Beaumont — Lake Carles — Corpus Christi — Tampa — Boca Grande

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Nishmaha — z Gdyni 13. IV.
s/s Effingham — z Gdyni 13. IV.
s/s Syros — z Gdyni 30. IV.
s/s Colorado Springs — z Gdyni 30. IV.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Savannah

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Sturcholm — z Gdyni około/about 27. III.
m/s Trollcholm — z Gdyni około/about 1. IV.
m/s Topeka — z Gdyni około/about 5. IV.
s/s Tugela — z Gdyni około/about 19. IV.

Do Bahia — Victoria — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Santos — z Gdyni około/about 14. IV.
m/s Kronprinsessan Margareta — z Gdyni około/about 1. V.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Orient — z Gdańska w początku/połowie kwietnia Beginning/Middle of April

---

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanyork 15. IV.	s/s Scanyork 29. IV.
s/s Scanpenn 6. V.	s/s Scanpenn 20. V.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku Sailings from New York	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski — 31. III.	s/s Pułaski — 12. IV.
s/s Kościuszko — 22. IV.	s/s Kościuszko — 4. V.
s/s Polonia — 18. V.	s/s Polonia — 30. V.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga — s/s Rudolf 15. IV. — przyjazd do Gdyni 18. IV.
z Hamburga s/s Hinrich 22. IV. — przyjazd do Gdyni 25. IV.
z Hamburga s/s Olga 29. IV. — przyjazd do Gdyni 2. V.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska“ S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu s/s Cieszyn — 14. IV.
z Rotterdamu s/s Tczew — 21. IV.
z Rotterdamu s/s Śląsk — 28. IV.
z Rotterdamu s/s Tczew — 5. V.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu s/s Orest 11. IV. — przyjazd do Gdyni 17. IV.
z Rotterdamu s/s Condor 15. IV. — przyjazd do Gdyni 20. IV.
z Rotterdamu s/s Niobe 18. IV. — przyjazd do Gdyni 24. IV.
z Rotterdamu s/s Rhea 22. IV. — przyjazd do Gdyni 27. IV.
z Rotterdamu s/s Ibis 25. IV. — przyjazd do Gdyni 1. V.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — s/s Najade 13. IV. — przyjazd do Gdyni 17. IV.
z Bremy — s/s Uranus 20. IV. — przyjazd do Gdyni 24. IV.
z Bremy — s/s Najade 27. IV. — przyjazd do Gdyni 1. V.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — s/s Cieszyn — 12. IV.
z Antwerpji — s/s Śląsk — 26. IV.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji s/s Condor 13. IV. — przyjazd do Gdyni 20. IV.
z Antwerpji s/s Ibis 22. IV. — przyjazd do Gdyni 1. V.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu s/s Warszawa — 20. IV. — przyjazd do Gdańska 23. IV.
z Londynu s/s Warszawa — 4. V. — przyjazd do Gdańska 7. V.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

Oczekiwane w Gdańsku Expected at Danzig	Oczekiwane w Gdyni Expected at Gdynia
s/s Baltonia — 17. IV.	s/s Baltonia — 19. IV.
s/s Baltonja — 1. V.	s/s Baltonia — 2. V.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lwów 13. IV. — przyjazd do Gdańska 16. IV.
z Hull s/s Lublin 20. IV. — przyjazd do Gdańska 23. IV.
z Hull s/s Lwów 27. IV. — przyjazd do Gdańska 30. IV.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice	z — from Havre — Dunkirk
s/s Tiber — około/about 15./18. IV.	s/s Tiber — około/about 22./25. IV.
s/s Skjöld — około/about 2./5. V.	s/s Skjold około/about 8./10. V.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Broholm 10. IV.	11. IV.	19. IV.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Galia laduje loads 20./22. IV. — przyjazd do Gdyni 5./8. V.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
Spain — Gdynia — Danzig

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Algeria — ładuje/loads 12./19. IV.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

loads — ładuje

	Deryndje	Bourgas	Istanbul	Izmir	Pireus	Aleksandria	Gdynia
m/s Vikingland	16 IV.	17. IV.	18. IV.	20. IV.	—	27. IV.	16. V.
m/s Hemland	19 IV.	—	17. IV.	—	—	12. V.	1. VI.
m/s Gotland	10 V.	11. V.	12. V.	15. V.	—	27. V.	16. VI
m/s Nordland	25 V.	—	26. V.	—	29. V.	11. VI.	30. VI.
m/s Erland	14 VI	16. VI.	17. VI.	20 VI	22. VI.	—	10. VII.
m/s Blaland	26 VI.	—	27. VI.	—	—	1. VII.	25. VII.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston Houston	Savannah
m/s Toledo	18. IV.	25. IV.	—
m/s Blankaholm	29. IV.	5. V.	—
m/s Tampa	18. IV.	31. V.	—

Ameryka Południowa — Gdynia

Polska Agencja Morska (PAM)

	Buenos Aires	Santos	Rio de Janeiro	Victorja	Bahia	Gdynia
m/s Kronprinsessan Margareta	—	16. III.	17. III.	18. III.	20. III.	27. IV.
m/s San Francisco	30. III	5. IV.	7. IV.	10. IV.	—	15. V.

Buenos Aires — Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator — ładuje/loads w I połowie kwietnia
s/s Bore IX. — ładuje/loads w połowie kwietnina
s/s Navigator — ładuje/loads w końcu kwietnia



NOWY ELEWATOR ZBOŻOWY W OSLO.

Już w najbliższym czasie, według wiadomości „Norges Handels Og Sjofartstidende", przystąpi się w porcie w Oslo do budowy elewatora zbożowego o pojemności 15.000 ton. W dotychczasowym elewatorze można składować tylko 10.000 ton zboża. Nowy elewator będzie zaopatrzony w najnowsze urządzenia przeładowcze, które umożliwią

wyładunek równocześnie dwóch większych statków. Koszta tej budowy oblicza się na około dwa i pół miljona koron.

AMERYKAŃSKA FLOTA HANDLOWA.

Z początkiem br. marynarka handlowa Stanów Zjednoczonych A. P. składała się z 24.913 statków o pojemności 13.120.458 ton brutto. W ostatnich trzech miesiącach ub. r. flota amerykańska zmniejszyła się o pół procent. Flota handlowa straciła 34 statki o pojemności 12.473 ton brutto.

Obecnie marynarka Stanów posiada 12.320 statków motorowych.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE.

W miesiącu lutym br. zawinęło do portu kopenhaskiego 1.310 statków o pojemności 447.768 ton reg., podczas gdy w styczniu br. 1.373 statki o pojemności 483.611 ton reg. Kolejność bander była następująca: Danja 1000 statków, Szwecja 138, Niemcy 100. Anglja 15. Holandja 16, Norwegja 13. Finlandja 13, Łotwa 7. Estonja 3. Islandja 2. Ameryka. Grecja i Francja po 1 statku.

RUCH STATKÓW W KANALE KILOŃSKIM.

W miesiącu lutym br. przeszło przez kanał kiloński 2.200 statków o pojemności 737.962 N. R. T. Oznacza to w porównaniu z poprzednim miesiącem spadek o 3,8% pod względem ilości statków i o 19.4% pod względem tonażu. Przeciętna pojemność statków wynosiła 322 N. R. T. podczas gdy w poprzednim miesiącu wynosiła 376 N. R. T.

OBNIŻKA OPŁAT PORTOWYCH W KOPENHADZE.

Administracja portu kopenhaskiego postanowiła obniżyć o 10% opłaty portowe dla statków, przybywających do Kopenhagi z turystami. Sfery zainteresowane spodziewają się, że w ten sposób będzie można nakłonić organizatorów wycieczek na Morzu Bałtyckiem do bardziej częstego odwiedzania portu kopenhaskiego. Dotychczas zgłoszono już przeszło 30 statków turystycznych. które w bieżącym sezonie zawiną do portu kopenhaskiego.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ FRANCUSKI.

1 marca br. było unieruchomionych 379 francuskich statków o pojemności 983.412 ton brutto, podczas gdy 15 stycznia br. było unieruchomionych 394 statki o pojemności 986.502 ton brutto. Na obecnie unieruchomiony tonaż składa się 28 parowców o pojemności 244.610 t. brutto, 201 motorowców i parowców o pojemności 710.461 ton. 41 żaglowców o pojemności 8.949 ton oraz holowników itp. 109 o pojemności 19.392 ton.

RUCH STATKÓW W TALLINIE.

W miesiącu lutym br. zawinęło do portu tallinskiego 37 statków. w tem 32 statki o pojemności 26.435 N. R. T. były załadowane. 5 statków o pojemności 4.098 N. R. T. było w balaście. Opuściło zaś port 37 statków o pojemności 30.373 N. R. T.

W porównaniu z lutym ub. roku, ruch statków zmniejszył się o 24.76%.

STAWKI FRACHTOWE W SZWECJI.

Poniżej podaje się ogólny wskaźnik liczbowy szwecki oraz wskaźnik na poszczególne towary.

(Cyfry w nawiasach oznaczają wartość nominalną w złocie).

Rok i miesiąc	Wskaźnik ogólny	Wskaźnik w przywozie	Wskaźnik w wywozie	Wskaźnik na węgiel	Wskaźnik na zboże	Wskaźnik na drzewo
1932. Styczeń	110 (79)	93 (66)	128 (92)	84 (60)	101 (72)	125 (90)
— Luty	108 (77)	92 (66)	124 (89)	81 (58)	103 (74)	119 (83)
— Marzec	106 (78)	91 (67)	121 (89)	77 (57)	106 (78)	114 (84)
— Kwiecień	109 (78)	93 (66)	126 (89)	78 (55)	108 (77)	121 (86)
— Maj	108 (75)	91 (65)	126 (87)	78 (54)	103 (72)	120 (84)
— Czerwiec	103 (72)	83 (58)	124 (86)	75 (52)	91 (63)	118 (82)
— Liepiec	104 (71)	84 (57)	124 (84)	79 (54)	90 (61)	121 (82)
— Siepień	101 (67)	82 (55)	120 (80)	79 (52)	85 (57)	113 (65)
— Wrzesień	106 (70)	89 (59)	122 (81)	80 (53)	99 (65)	114 (76)
— Paźdz.	106 (69)	89 (58)	123 (80)	85 (55)	94 (62)	116 (76)
— Listop.	105 (68)	86 (56)	124 (80)	82 (53)	90 (59)	117 (76)
— Grudz.	107 (72)	89 (59)	126 (84)	78 (52)	100 (67)	119 (80)
1933, Styczeń	108 (73)	88 (60)	127 (87)	76 (52)	100 (68)	120 (81)
— Luty	104 (71)	83 (56)	125 (85)	75 (51)	90 (61)	115 (78)

SPRAWA DEMONTAŻU STATKÓW SZWECKICH.

Szweckie Ministerstwo dla Handlu rozpisało ankietę do stoczni okrętowych w sprawie udzielenia przez państwo premji w wysokości 2.800.000 koron na demontaż starych statków. W swoich odpowiedziach stocznie zaznaczają, że nie uważają za możliwe zapłacić za statki, które u nich byłyby zdemontowane, ponieważ cena otrzymana za złom, pokryłaby jedynie koszta robocizny przy demontażu. W pewnych wypadkach jednak, stocznie płaciłyby do 5 koron od tony statku zdemontowanego.

OBROTY TOWAROWE KRÓLEWCA.

Ruch portowy w Królewcu w marcu wykazuje pewne ożywienie zarówno w porównaniu z lutym 1933. jak i z marcem 1932 i tak: Weszło: w marcu 1933 — 167 statków o pojemności 149.676 m³ netto (w tem 65 żaglowców i 2 statki tankowe). w marcu 1932 — 148 statków o pojemności 133.593 m³ netto, w lutym 1933 — 111 statków o pojemności 141.676 m³ netto.

Wyszło: w marcu 1933 — 162 statków (w tem 53 żaglowce i 2 statki tankowe).

Kolejność bander była następująca: Niemcy 131 (74 parowców. 55 żaglowców i 2 tanki). Szwecja 11, Danja 10. Holandja 7. Norwegja 4, Anglja 1. Francja 1. Estonja 1. Czechosłowacja 1.

Wśród towarów przywiezionych stoją na pierwszem miejscu materjały opałowe, tudzież pasza, nawozy sztuczne, artykuły spożywcze i inne.

Import poszczególnych towarów przedstawiał się następująco:

węgiel 23.800 t. (21.800 z Westfalji, 1.000 t. z Polski i 1000 t. z Anglji)

koks	1.500 t.
brykiety	300 t.
oleje miner.	2.700 t.
soja śrutowana	12.000 t.
zboże	4.100 t.
tomasyna	4.100 t.
śledzie	3.696 całych beczk i 489 półbeczek.

pozatem tłuszcze. makuchy. towary żelazne. drut. cement. wapno. ryż. soda. kreda, maczka rybia. słód. sól i słupy telegraficzne. w mniejszych ilościach od 100 do 800 t.

Na towary wywiezione składały się w pierwszej linji: zboże 31 statków, głównie do Danji (żaglowce). a nadto do Szczecina, Bremy i Berlina (parowce). częściowo także do Rotterdamu i Emdenu. celuloza 5 statków (do Szczecina. Hamburga i Francji). drzewo 11 statków (poszczególne żaglowce do Wilhelmshaven. Emdenu, Buxtebude. Lubeki. Hörnumu i Gandawy, poszczególne parowce z drzewem do Anglji i Holandji).

Z przybyłych 167 statków. 14 nie miało do Królewca żadnego ładunku. 32% statków odpłynęło bez ładunku. Większość z nich do Gdańska.

DOCHODY PORTU ANTWERPIJSKIEGO.

W roku 1932 dochody portu antwerpijskiego wynosiły 132.360.000 franków belg., podczas gdy w 1931 r. — 152.063.000 fr. belg., a w 1929 r. 159.280.000 fr. belg. Największy spadek wykazują wpływy z pilotażu opłat brzegowych. dzierżawy składów itp. I tak wpływy z opłat brzegowych wynosiły 1929 r. — 4.220.000 fr., w 1931 r. — 2.816.000 fr., a w 1932 r. tylko 1.144.000 fr.; oznacza to spadek w przeciągu trzech lat o 73%. Dochody z wynajmu pływających elewatorów zbożowych podniosły się z powodu wzrostu przeładunków zboża. Wpływy z opłat dokowych wynosiły w 1932 r. — 33.176.000 fr., t. j. o 15% mniej niż w 1929 r.

OBROTY PORTU w SZTRASBURGU.

Obroty towarowe portu w Sztrasburgu wyniosły w r. 1932 ogółem 4.922.480 ton wobec 5.500.000 ton w r. 1931. Spadek obrotów wyniósł więc 10% w porównaniu z r. 1931, przyczem na wejściu przeładowano 3.432.247 ton, wobec 3.319 223 ton w r. 1931, na wyjściu 1.940.233 ton, wobec 2.194.949 w roku 1931. —

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ULGI CELNE.

Ostatnio ogłoszone zostały następujące rozporządzenia Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych o ulgach celnych.

1. Rozporządzenie o uldze celnej na struny jelitowe, sprowadzane do celów przemysłowych, z dnia 14. III. 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 19, poz. 129) ustanawia cło ulgowe w wysokości 10% cła normalnego — głównie w celu obniżenia kosztów własnych produkcji rakiet tenisowych oraz zwiększenia zdolności konkurencyjnej krajowego przemysłu, w związku z istniejącym importem rakiet z zagranicy.

Struny jelitowe, odpowiednie do wyrobu rakiet tenisowych, nie są wyrabiane w kraju. Stawka celna na nie (poz. 175 p. 5 taryfy celnej) pod-

wyższona na mocy rozporządzenia o częściowej zmianie taryfy celnej z dnia 31. X. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 838), wynosi obecnie zł 10.000 od 100 kg. strun. Tak wysoka stawka celna na struny jelitowe, ustalona w wysokości, równej stawce na wyrabiany w kraju catgut nie wyjałowiony (poz. 169 p. 5 t. c.), podwyższonej jednocześnie na mocy tego samego rozporządzenia, musiała być ustanowiona ze względu na trudności odróżnienia strun jelitowych od catgutu, który w wypadku niższej stawki na struny jelitowe mógłby być przywożony pod ich nazwą. Cło wraz z opłatą manipulacyjną od kompletu tych strun o wadze ok. 30 g. do jednej rakiety wynosi zł. 3,60, co stanowi obciążenie celne w wysokości 120% ad valorem (cena przeciętna strun = zł. 3). Opłaty celne, pobierane od strun jelitowych, stanowią poważną część kosztów własnych produkcji rakiet tenisowych.

Rozporządzenie weszło w życie dnia 27. III. 1933 r. i obowiązuje do dnia 30. VI. 1933 r. włącznie.

2. Rozporządzenie o ulgach celnych z dnia 24. III. 1933 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 22, poz 177) pozostaje w związku z umową zawartą dn. 17. II. 1933 r., prolągującą umowę założycielską Tow. Akc. „Sowpoltorg" i przewiduje ulgi celne w wysokości, odpowiadającej obowiązującym ulgom konwencyjnym. na następujące towary: orzechy włoskie, juchty czernione, juchty niebarwione, skóry wierchnie miękkie, kozie, koźlęce i baranie wszelkiej wyprawy, niebarwione i barwione, jak: chevreaux, chevretty i zamsze, skóry na rękawiczki glansowane i zamszowe, skóry futrzane wyprawione niebarwione i barwione (króliki, zające, koty), kiszki wszelkie, opony samochodowe dęte, atropina, aced-anild (antifebrina), gwajakol, węglany i sulfopochodne gwajakolu, sole kwasu glicerynofosforowego, kwas octowo-salicylowy (aspiryna), salicylan metylowy, pepsyna i pepton, salicylan fenylowy (salol), fenacetyna, białkan taniny, santonina oraz niektóre rodzaje przędzy bawełnianej.

Rozporządzenie obowiązuje do odwołania.

3. Rozporządzenie o uldze celnej na fosforan trójsodowy z dnia 24. III. 1933 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 22, poz. 178) ustala cło ulgowe w wysokości 30% cła normalnego — celem poparcia eksportu drobiu z Polski; stosowane ono będzie tylko do fosforanu trójsodowego, pochodzącego z państw traktatowych, po udowodnieniu kompensacyjnego wywozu drobiu bitego w stosunku 100 kg. fosforanu na 100 kg. drobiu; wartość wywozu będzie 4 razy większa od wartości przywozu.

Stawka celna na fosforan trójsodowy, który nie jest w kraju wyrabiany, wynosi według poz. 108 p. 10 taryfy celnej zł. 130 za 100 kg., cena zaś — zł. 60 za 100 kg.

Ulga celna obniża cło do poziomu, przewidywanego w nowej taryfie celnej (zł. 40 za 100 kg.).

Rozporządzenie weszło w życie dnia 31. III. 1933 r. i obowiązuje do odwołania.

4. Rozporządzenie o uldze celnej na mace z dnia 27. III. 1933 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 23, poz. 192) ustanawia ulgę, która udzielana jest od szeregu lat w okresie przed świętami wyznania mojżeszowego. Maca stanowi dla ludności żydowskiej artykuł pierwszej potrzeby, zastępując jej w czasie świąt Pesach chleb; zwłaszcza specjalne znaczenie ma posiadać

ze względów rytualnych dla żydowskich sfer ortodoksyjnych spożywanie macy palestyńskiej.

Termin mocy obowiązującej rozporządzenia upływa z dniem 12. IV. 1933 r. —

Stosowanie ulg celnych do wszystkich towarów, wymienionych w omawianych rozporządzeniach, wymaga pozwoleń Ministerstwa Skarbu.

ARTYKUŁY ZALICZONE DO WYWOZU KOMPENSACYJNEGO

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zakomunikowało Związkowi Izb. że na podstawie punktu 2 Obwieszczenia Ministra Skarbu z dnia 16 lutego 1932 r. (Monitor Polski Nr. 40, poz. 44) został uznany za kompensacyjny wywóz klepek i denek beczkowych do opakowania masła. Wywóz ten musi być dokonany przez porty polskiego obszaru celnego.

Zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie wydaje Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni w godzinach urzędowych od 8—15-tej. Firmy, ubiegające się o zaświadczenia, muszą podać: urząd celny przez jaki towar będzie przechodził (Gdynię względnie Gdańsk), do jakiego kraju towar jest przeznaczony, cechy i numery opakowania, rodzaj opakowania, ilość sztuk, wagę brutto i netto oraz wartość towaru loco granica polska w złotych polskich. —

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM.

W marcu w pierwszych dniach sytuacja była zupełnie jeszcze nie wyjaśniona, brak było wszelkiego popytu nietylko z zagranicy. ale i wewnętrznego. W drugiej połowie marca rynek począł się nieco ożywiać, przeważnie dla celów konsumcji wewnętrznej. Szczególnie pojawił się popyt na ziemniaki fabryczne, jednak w bardzo małym zakresie, tak że nie wpłynął on na zniżkę cen. Zagranicę w pierwszej połowie marca wywieziono zaledwie kilkanaście wagonów i to przeważnie sadzeniaków.

Ceny ziemniaków jadalnych kształtowały się na poziomie w przecięciu zł. 3.— za 100 kg. na rynkach lokalnych. Eksportowe ziemniaki jadalne o wielkości ponad 2-ch cali, dobrze sortowane, bez jakichkolwiek uszkodzeń i plam osiągały cenę od zł. 2,50 — 3,00 za 100 kg loco stacja załadowcza. Fabryki przetworów ziemniaczanych opłacały w ostatnich dniach marca zł. 1,20 — 1,60 loco fabryka za 100 kg ziemniaków lub 10—11 groszy za kg % skrobi.

Sadzeniaki ziemniaczane były oferowane przez rolników nawet po 3 zł. za 100 kg przy bardzo małym popycie, a poważniejszych, nagromadzonych zapasach.

Ogólnie charakteryzując położenie na rynku ziemniaczanym, Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu charakteryzuje go w sposób następujący: W obecnej chwili na rynku w Polsce ciążą bardzo poważne ilości ziemniaków na samych tylko ziemiach zachodnich 5 do 6 tysięcy wagonów. Dla tej ilości brak jest zbytu przy coraz to bardziej wzmagającej się podaży rolników, którzy oddają towar za bezcen, potrzebując gotówki na opędzenie wydatków, związanych z wiosennemi robotami rolnemi i zasiewami. Objektywnie oceniając konjunkturę, nie należy się spodziewać w miesiącu kwietniu podwyżki cen na ziemniaki.

W SPRAWIE CLENIA TOWARÓW NA ŁOTWIE.

Niniejszem podajemy w tłumaczeniu polskiem rozporządzenie w sprawie clenia towarów osobno niewymienionych w taryfie celnej. — Rozporządzenie Nr. 32 z dnia 15 marca 1933 r.

Clenie towarów osobno niewymienionych w taryfie celnej, w myśl poz. 10-tej ogólnych warunków taryfy celnej.

I. Spis towarów.

265. Przez pojęcie — wyroby chemiczne (substancje stałe, płyny) oraz wyroby farmaceutyczne (tynktury, ekstrakty, mieszaniny, roztwory itd. wymienione w punkcie 9 a pozycji 112 taryfy cła przywozowego — należy rozumieć takie wyroby, które nie są wymienione w innych pozycjach taryfy celnej

Wyroby chemiczne i farmaceutyczne, które są wymienione w odnośnych pozycjach taryfy celnej z określeniem „nieczyszczony", „techniczny", „półczyszczony", „zwykły", a w innych pozycjach nie są wymienione, jak „oczyszczony", „chemicznie czysty", o ile są sprowadzane z zagranicy w stanie czystym pkt. 9 a poz. 112.

Jeżeli natomiast wyroby chemiczne i farmaceutyczne są osobno wymienione w innych pozycjach taryfy celnej bez żadnych określeń, stwierdzających stopień czystości tych wyrobów, to takowe clą się według tego czy są to wyroby oczszczone, nieoczyszczone lub chemicznie czyste.

II. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego ogłoszenia (16 marca 1933 r.)

W SPRAWIE WYWOZU TIULU I ETAMIN NA FIRANKI DO HOLANDJI.

Import do Holandji materjałów bawełnianych, jak tiule, etaminy, siatki itd., przeznaczonych na wyrób firanek jest wolny od kontyngentu. —

Konsulat R. P. w Amsterdamie zapytuje się, czy są polskie fabryki zainteresowane w eksporcie tych artykułów.

Byłoby wskazane, aby fabryki te nadesłały Konsulatowi miniaturowe wzory wraz z cenami informacyjnemi.

Jeżeli ceny nie będą wyższe od cen wyrobów niemieckich, czeskich itd. to liczyć można na duży zbyt w Holandji. —

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również adresy odnośnych firm, poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom, nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego udziela się informacyj po nadesłaniu 1 zł. na koszta pocztowe.

239. Izba posiada adresy firm, nadających się na reprezentantów w dziale tkanin bawełnianych w Maroku hiszpańskiem.

240. Pewien kupiec polski w Belgji poszukuje kontaktu z firmami gdyńskiemi, mogącemi podjąć się eksportu konserw rybnych oraz ryb wędzonych do Belgji.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z OKRĘGU IZBY

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 3 kwietnia br. w siedzibie Związku odbyło się miesięczne zebranie Zarządu Głównego pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego, przy udziale członków z całego Pomorza.

Na wstępie wprowadzeni zostali uroczyście do gremjum Zarządu Głównego nowi członkowie: p. dr. Smoleń, Prezes Towarzystwa Kupców Samodzielnych w Gdyni oraz p. Krzyżan, wiceprezes Tow. Kupców Chrześcijańskich w Toruniu..

Nastąpiły sprawozdania Centrali za miesiąc marzec. Duże zainteresowanie wzbudziło sprawozdanie z konferencji, poświęconej handlowi w Gdyni, z delegatami Komisji dla spraw handlu przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Inicjatywa p. Ministra Zarzyckiego, mająca na celu zbadanie warunków pracy i poprawy istnienia tego handlu, ostatnio liczącego się z dużemi trudnościami, spotkała się z wielkiem uznaniem.

Drugie sprawozdanie obejmowało walne zgromadzenie Stowarzyszenia Kupców Zbożowych i Nasiennych w Toruniu, tworzącego samodzielną Związkową sekcję branżową. W zebraniu wziął udział prezes Związku. Przebieg świadczył o wysokim poziomie pracy naszych zbożowców. Walne zebranie wybrało prezesem p. Konsula Hozakowskiego. Wystosowano pismo w sprawie delegowania przedstawiciela Stowarzyszenia do Zarządu Głównego po myśli regulaminu.

Sprawozdanie finansowe zdał skarbnik Związku p. Masłowski. Ustalono, że na przyszłem zebraniu uzgodni się świadczenia 3-ch największych Towarzystw Związkowych: Grudziądza, Gdyni i Torunia.

Na wniosek szeregu Towarzystw uchwalono zwołać na dzień 30 kwietnia br. Wielką Radę Związkową dla omówienia szeregu spraw zasadniczych oraz przedłożenia sprawozdania za okres półroczny. Wnioski winny Towarzystwa nadesłać do dnia 20-go kwietnia br. Przypomina się, że według regulaminu w skład Rady Związkowej wchodzą wszyscy prezesi, wiceprezesi, skarbnicy i sekretarze wszystkich Towarzystw Związkowych. Obrady mają tylko charakter wewnętrzny i doradczy dla Zarządu Głównego. Zjazd odbędzie się w Grudziądzu o godz. 3.30 po poł. w „Piwiarni Okocimskiej".

W dalszym ciągu obrad przedyskutowano wnioski na pierwsze posiedzenie Państwowej Rady Kolejowej oraz na posiedzenie Wojewódzkiego Komitetu Doradczego.

Uchwalono dalej poprzeć usilnie akcję Związku Obrony Kresów Zachodnich dla Polaków w Niemczech, postawić sprawę zadań „ZAIKSA" (Związku Autorów i Kompozytorów) o opłaty za reprodukcje muzyczne przez Radjo i gramofon — na porządek obrad Rady Związkowej.

Na zakończenie p. dyrektor Radojewski zdał sprawozdanie z wizytacji Towarzystw (Łasin, Kowalewo, Golub, Wąbrzeźno) oraz p. wicedyrektor Niewiakowski (Działdowo, Lidzbark, Jabłonowo).

KOMUNIKAT ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU W GRUDZIĄDZU.

Niniejszem pospieszamy zakomunikować, że uchwalono zwołać na podstawie uchwały Zarządu Głównego z dnia 3 kwietnia br. **zebranie Wielkiej Rady Związkowej** na dzień 30 kwietnia br. o godzinie 3.30 (punktualnie) w „Piwiarni Okocimskiej" w Grudziądzu. Porządek obrad oraz zaproszenia wysłane będą oddzielnie. Już dziś jednak przypominamy, że w skład Rady w charakterze radców Związkowych wchodzą każdorazowi prezesi, wiceprezesi, sekretarze i skarbnicy Towarzystw czyli że każde Towarzystwo bez względu na liczbę członków jest w Radzie reprezentowane przez cały Zarząd (z wyjątkiem ławników itd.). Zarządy winny swych członków zaopatrzyć w legitymacje. Prawo zastąpienia w głosowaniu nieobecnych nie istnieje. Głos mają tylko obecni. Wnioski na Radę szczególnej wagi winne Towarzystwa nadsyłać odwrotnie najpóźniej do dnia 20 kwietnia br.

Późniejsze wnioski pójdą pod punkt „wolne głosy i wnioski bez uchwał". Poleca się w celu opracowania ewent. wniosków odbyć specjalne zebrania. Wnioski o ile możliwe winny być zasadniczej natury i nie powtarzać spraw, które są na warsztacie pracy Związkowej. Przypomina się, że uchwały Rady mają charakter tylko wewnętrzny i doradczy dla Zarządu Głównego, który ewentl. odrzucenie wniosków musi członkom Rady odpowiednio umotywować. Przedewszystkiem jednak posiedzenie Rady ma na celu przegląd pracy Związkowej i ściślejszy kontakt z Zarządami poszczególnych Towarzystw. Wkońcu zwraca się uwagę na regulamin Rady. Dokładny porządek obrad otrzymają pp. Radcowie po 20 kwietniu.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

OBNIŻKA TARYF KOLEJOWYCH.

W „Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych" nr. 17 z dnia 23. III. br. ukazało się rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 22. III. br., które wprowadza cały szereg ważnych zmian w taryfach kolejowych. Nowe rozporządzenia taryfowe Ministerstwa Komunikacji idą w trzech kierunkach, a mianowicie w kierunku reformy i obniżenia taryfy drobnicowej, obniżenia taryfy za przesyłki wagonowe oraz obniżenia taryf dla przesyłek pośpiesznych i ekspresowych.

Taryfa drobnicowa, obowiązująca od dnia 1. V. 1932, uległa reformie, która polega na obniżeniu stawek oraz wprowadzenia dwóch dodatkowych tańszych klas. Nowa taryfa drobnicowa składa się zasadniczo z trzech klas, przyczem klasa I-sza rozpada się na 4 rubryki. Rubryka 1-sza przewiduje opłaty na 100 kg przy przesyłkach poniżej 500 kg, rubryka 2-ga opłaty za przesyłki o wadze 500 kg, rubryka 3-cia opłaty za przesyłki o wadze 1000 kilogramów i rubryka 4-ta opłaty za przesyłki o wadze 2000 kg. Klasa II i III-cia przewidują opłaty za 100 kg od wagi rzeczywistej przesyłki.

Obniżka taryf przedstawia się w ten sposób, iż nowa klasa I-sza taryfy drobnicowej obejmuje wszystkie towary, które podlegają taryfikacji wagonowej według klas 1 do 6 w porównaniu z poprzednią taryfą drobnicową uległa redukcji na przestrzeni przewozu do 400 km, wynoszącej na odległościach:

50 km — 20%
100 km — 16%
200 km — 15%
300 km — 7%.

Powyżej 400 km utrzymano stawki poprzedniej taryfy drobnicowej.

Klasa II-ga taryfy drobnicowej obejmuje towary, podlegające taryfikacji według klas wagonowych 7 do 12, a klasa III-cia towary taryfowane podług pozostałych klas wagonowych. Obydwie te klasy mają stawki znacznie niższe od klasy I-szej, a mianowicie klasa II-ga o 35%, a klasa III o 40%.

Nowa taryfa drobnicowa obejmuje również przewozy eksportowe i importowe, dla których zniżka wynosi na 50 km 39%, a na 100 km 18%.

Wskutek obniżenia taryfy drobnicowej uległy również obniżce taryfy wagonowe dla przesyłek zwykłych na odległościach do 400

km. a mianowicie: na przestrzeni przewozu 50 km — o 27%, a na przestrzeni 100 km — o 20%. Zniżka powyżej 150 km wynosi: na 200 km o 18%, a na 300 km o 7%.

Ważna dla firm spedytorskich rozpiętość między stawkami I klasy drobnicowej i I klasy wagonowej została nadal zachowana i wynosi pomiędzy pierwszą rubryką I klasy drobnicowej i pierwszą rubryką I klasy wagonowej: na przestrzeni 50 km 26%, na 100 km 23%. na 200 km 23%, na 300 km 21%, na 500 km 21%. Stosunkowo znaczne obniżenie początkowych stawek przewozowych przyczyni się również do obniżenia podatku miejskiego, ustalonego wg. początkowej stawki taryfowej za odległości od 5 do 20 km. Ułatwi to również przeekspedjowanie przesyłek na stacjach obszaru ważności niektórych taryf wyjątkowych.

Obok zwyczajnych taryf towarowych obniżona została b. wydatnie taryfa dla przesyłek pośpiesznych i ekspresowych. Nowa taryfa pośpieszna jest tylko o 25% droższa od taryfy zwyczajnej. W porównaniu z poprzednią taryfą pośpieszną, zniżka wynosi:

na przestrzeni	dla drobnicy pośpiesznej	dla wagonów posp.
50 km	43%	41%
100 km	42%	41%
300 km	33%	31%
500 km	29%	27%

Ulgowa taryfa pośpieszna pozostaje jak dotychczas na poziomie taryfy dla przesyłek zwyczajnych. uległa zatem obniżce tylko do 400 km. tak samo jak taryfa zwyczajna.

Zniżka taryfy ekspresowej połączona jest z gruntowną reformą taryfową. Polega ona na zastąpieniu struktury proporcjonalnej układem różnicowym, na wzór taryf towarowych ogólnych. Stawki tej taryfy są identyczne ze stawkami dla przesyłek towarowych. nadawanych pociągami pasażerskiemi, czyli równają się stawkom taryfy pośpiesznej. podwyższonej o 25%. Przewóz według taryfy ekspresowej, dokonywany w brankardach, ulegnie więc bardzo znacznemu potanieniu, wynoszącem przy przewozie na 50 km o przeszło 60%, na 150 km o 56%. na 300 km o 44% i na 500 km o 36% w porównaniu z poprzednią taryfą ekspresową. (K)

W SPRAWIE OBNIŻKI TARYF KOLEJOWYCH NA PRZEWÓZ WĘGLA NA POMORZE.

W związku z rozpatrywaniem przez Rząd możliwości obniżenia taryf kolejowych na przywóz węgla wewnątrz kraju, szczególnie dla kresów wschodnich, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wystąpiła do Ministerstwa Komunikacji z memorjałem, wskazującym na konieczność obniżenia taryf na węgiel i miał węglowy dla Pomorza. Rozwój przemysłu pomorskiego, położonego w znacznej odległości od zagłębi węglowych, zależny jest w dużej mierze od możliwości taniego zaopatrywania się w węgiel i miał węglowy, których przewóz kalkuluje się obecnie zbyt drogo.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni wskazała również na coraz większą konkurencję węgla angielskiego na Pomorzu, podsycaną wysokiemi kosztami przewozu węgla krajowego.

ZNIŻKA TARYF POCZTOWYCH.

Z dniem 1 kwietnia br. wprowadzono w taryfie pocztowej następujące zniżki:

1) dla druków bezadresowych, nadawanych w większych ilościach w miejsce dotychczasowej opłaty 5 gr. za sztukę opłaty wynoszą za każde 500 sztuk — 500 groszy. Wprowadzono również specjalny rodzaj druków bezadresowych z napisem „dla wszystkich" za opłatą za każde 1000 sztuk - 500 groszy. Opłata za te druki ma być uiszczana gotówką w urzędach pocztowych przy nadaniu, a nie jak dotychczas nalepianie znaczków pocztowych;

2) dla próbek towarów i przesyłek mieszanych jeżeli przesyłki mieszane zawierają tylko druki i próbki towarów, nadawanych jednorazowo w ilościach ponad 100 sztuk, opłata od 101—500 sztuk wynosi — 60 proc., od 501 — 1000 sztuk 50 proc., ponad 1000 sztuk — 40 proc. opłat za próbki towarów lub przesyłki mieszane odpowiedniej wagi. Przesyłki te muszą być opłacane gotówką w urzędzie pocztowym przy nadaniu;

3) dla papierów handlowych próbek towarów i przesyłek mieszanych wprowadzono nową stawkę taryfową do wagi 100 gramów 15 groszy;

4) za polecenie przesyłek listowych zwrotne poświadczenie odbioru i zwrotne poświadczenie wypłaty — wszystko w obrocie wewnętrznym — zniżono opłaty z 60 na 50 groszy.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z ZAGRANICY

HANDEL ZAGRANICZNY FRANCJI W ROKU 1932.

Administracja Ceł we Francji opublikowała ostatnio dane, odnoszące się do handlu zagranicznego w r. 1932. Ze względu na aktualność sprawy ożywienia naszych stosunków handlowych z Francją, warto przypatrzeć się bliżej wynikom jej handlu zagranicznego w ubiegłym roku.

Pod względem wartości importu i eksportu, handel zagraniczny Francji przedstawiał się w roku ubiegłym w porównaniu do roku 1931 następująco:

(w milj. franków):

PRZYWÓZ.

	1932	1931	Różnica w 1932
Artykuły spożywcze	10.959.919	14.000.995	3.041.076
Surowce przemysłowe	13.231.919	19.035.607	5.803.688
Fabrykaty	5.634.006	9.169.220	3.535.222
Razem:	29.825.844	42.205.830	12.379.986

WYWÓZ:

	1932	1931	Różnica w 1932
Artykuły spożywcze	2.923.435	4.301.217	1.377.782
Surowce przemysłowe	4.540.187	7.179.080	2.638.893
Fabrykaty	12.229 614	18.955.497	6.275.883
Razem:	19.693.236	30.435.794	10.742.558

Wymiana towarowa z zagranicą wyniosła więc w r. 1932 ogółem 49 miljardów 519 milj. franków, wobec 72 miljardów 641 milj. franków w r. 1931, co przedstawia spadek w wysokości 31,8%. Skurczenie się handlu zagranicznego wystąpiło silniej pod względem ilościowym w przywozie, a pod względem procentowym w wywozie. W porównaniu bowiem z r. 1931 przywóz spadł w r. 1932 o 12.380 milj. fr., czyli o 29,33%, podczas gdy wywóz zmniejszył się o 10.472,5 milj. fr., czyli o 35,33%.

Saldo ujemne bilansu handlowego wynosi za rok 1932 tylko 10.132,6 milj. franków, podczas, gdy w roku 1931 wynosiło ono 11.770 miljn. franków. W stosunku do przywozu deficyt bilansu handlowego wynosił jednak 34% importu w r. 1932, a tylko 28% w r. 1931. —

W odniesieniu do ilości towarów, handel zagraniczny Francji w r. 1932 przedstawiał się następująco:

(w tonach)

PRZYWÓZ:

	1932	1931	Różnica w 1932
Artykuły spożywcze	8.607.079	9.101.676	494.597
Surowce przemysłowe	36.963.962	46.930.285	9.966.323
Fabrykaty	1.974.578	2.065.098	90.250
Razem:	47.545.619	58.097.059	10.551.440

WYWÓZ:

	1932	1931	Różnica w 1932
Artykuły spożywcze	1.167.202	1.601.845	434.643
Surowce przemysłowe	19.624.142	24.804.931	5.180.789
Fabrykaty	2.708.150	3.928.808	1.220.658
Razem:	23.199.194	30.335.584	6.836.090

Ogółem w roku 1932 przywieziono i wywieziono 70.744.813 tonn towarów, wobec 88.432.643 tonn w roku 1931, co przedstawia spadek w wysokości 20%

Wyższy spadek pod względem wartościowym niż ilościowym przypisać należy ogólnemu w roku 1932 obniżeniu się cen.

W porównaniu z okresem przedwojennym, z rokiem 1913, handel zagraniczny Francji wykazuje wzrost dość silny, a mianowicie: przywóz o 3.325.233 tonn, czyli 7,5% wywóz o 1.424.981 tonn czyli o 6,5%. Deficyt bilansu handlowego wynosił jednak w r. 1913 tylko 18% importu, podczas gdy w r. 1932 — 34%.

W rezultatach handlu zagranicznego Francji za rok 1932 widać tendencję do zmniejszenia deficytu bilansu handlowego. Pytanie jednak, czy deficytowy bilans handlowy jest we Francji zjawiskiem ujemnem w takim stopniu, aby uzasadniał politykę wprowadzania coraz to nowych ceł i kontyngentów przywozowych. Polityka ta odbija się bowiem na eksporcie, który skurczył się w r. 1932 procentualnie o wiele silniej niż import.

Ujemny bilans handlowy nie jest oznaką słabości gospodarczej Francji, ani nie stanowi dla niej zjawiska niepokojącego, jak to ma miejsce w krajach t. zw. „nowych" z punktu widzenia ekonomicznego. Raczej przeciwnie, obserwując historję gospodarczą Francji stwierdzamy, iż miała ona dodatni bilans handlowy w okresach ciężkich dla niej pod względem gospodarczym. Saldo dodatnie występuje w latach 1872, 1873, 1874 i 1875, kiedy Francja zmuszoną była zapłacić kontrybucję wojenną z r. 1870, jak również w r. 1924, 1925 i 1927, kiedy panował kryzys zaufania w finansach francuskich oraz przejawiała się silna ucieczka kapitałów zagranicę. Historja gospodarcza Francji wskazuje, iż z chwilą kiedy jej bilans płatniczy chwiał się, natychmiast ukazywał się dodatni bilans handlowy i to automatycznie, bez żadnych sztucznych pobudek w postaci ceł i restrykcyj importowych. Obecna więc polityka gospodarcza, zmierzająca do dodatniego bilansu handlowego, zdaje się nie znajdywać uzasadnienia z punktu widzenia interesów gospodarczych kraju. Ujemny bilans handlowy Francji jest bowiem oznaką jej bogactwa, a nie słabości gospodarczej. K-t.

WIADOMOŚCI GOSPODARCZE Z KRAJU

KAPITAŁ ZAGRANICZNY W SPÓŁKACH AKCYJNYCH W POLSCE

Zgodnie z danemi urzędowemi na dzień 1 stycznia br. istniało na terenie całej Polski 1414 spółek akcyjnych o kapitale akcyjnym 3.460.4 milj. zł., w tem kapitału zagranicznego 1 miljard 617,6 milj. zł.

Ogółem kapitał zagraniczny w polskich spółkach akcyjnych wynosi 46.7%. w tem przemysł naftowy 84%, górniczo-hutniczy 77,1%, elektrownie 73,4%, przemysł elektrotechniczny 47.4%, przemysł chemiczny 41,6%, przemysł metalowy 28,8%, przemysł włókienniczy 28,1%. przemysł transportowo-komunikacyjny 28,5%, przemysł drzewny 25.9%. przemysł papierniczy 25,8%. przemysł skórzany 24.6%,

przemysł spożywczy 16%, przemysł budowlany 19.2%, handel 17.2% i t. d.

W zakresie kapitału zagranicznego uczestniczącego w naszych spółkach akcyjnych, największy udział ma kapitał francuski, niemiecki i amerykański, wynosi on mianowicie 24.4, 23.4, 29.9 proc. Udział kapitału belgijskiego wynosi 10%, angielskiego 4.9%, austrjackiego 3,5%, holenderskiego i szwajcarskiego po 2.8%, szwedzkiego 2,3%, włoskiego 1,5% i czeskosłowackiego 1,1%. Naogół w ostatnich 4 latach wzrósł ogólny kapitał akcyjny. Udział kapitału zagranicznego wzrósł z 38.1 proc. na dzień 1 stycznia 1930 r. do 46.7 proc. na dzień 1 stycznia 1932 r.

ULGI PODATKOWE DLA NOWOWZNOSZONYCH BUDOWLI.

Zapowiadana ustawa o ulgach dla nowowznoszonych budowli ukazała się w Dzienniku Ustaw Nr. 22 i nosi datę 24 marca 1933 r.

Ustawa zwalnia na okres 15 lat nowowznoszone budowle ukończone przed upływem r. 1940, jak również części nadbudowane i przybudowane i to tak mieszkalne, jak i przeznaczone dla celów handlowych lub przemysłowych od szeregu podatków i opłat, a mianowicie:

1) od podatków od nieruchomości lub budynkowych i to tak państwowych jak i samorządowych,

2) wszystkich podatków i opłat, dla których podstawa wymiaru są podatki od nieruchomości lub podatki budynkowe z wyjątkiem opłat przewidzianych w ustawie o budowie i utrzymanie dróg publicznych.

3) od podatku dochodowego i to do końca 15-go roku podatkowego od chwili ukończenia budowy, przebudowy lub nadbudowy odnośnie dochodu, płynącego z nowowzniesionych domów mieszkalnych w gminach miejskich.

4) osoby fizyczne, prawne, i członkowie spółdzielni mieszkaniowych, które wybudują domy mieszkalne do końca r. 1940. mogą po myśli ustawy potrącić z ogólnego dochodu, podlegającego podatkowi dochodowemu sumy, stanowiące część tego dochodu, a zużytej na budowę. Ulga ta może być w wypadkach indywidualnych przyznana jeszcze przed ukończeniem budowy i to od roku następnego po jej rozpoczęciu,

5) od podatku majątkowego, na okres lat 15, licząc od roku następnego po ukończeniu budowy, zwalnia ustawa te nowowzniesione domy mieszkalne w miastach oraz części nadbudowane i przybudowane, jeżeli budowę, nadbudowę lub przybudowę ukończono w okresie od 1-go stycznia 1925 r. do końca 1940 r..

6) od nadzwyczajnej daniny majątkowej zwalnia ustawa te nowowzniesione budynki, jak również nadbudówki i przybudówki, których budowę, nadbudowę lub przybudowę ukończono w czasie od 1-go stycznia 1925 do końca r. 1937.

Ponadto ustawa przewiduje zwolnienie od opłat stemplowych szeregu pism, umów i poświadczeń odnoszących się do nabycia lub sprzedaży budowli, względnie materjałów zużytych do budowy.

O ile rozchodzi się o materjały budowlane, zużyte przy budowie budynków mieszkalnych, ustawa zwalnia je również od podatku na rzecz gmin, ściąganego na podstawie ustawy o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych.

Ustawa weszła w życie z dniem 1 kwietnia 1933 r. i obowiązuje na całym obszarze państwa.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

PODATKI PŁATNE W KWIETNIU.

Ministerstwo Skarbu przypomina płatnikom podatków bezpośrednich że w miesiącu kwietniu 1933 r. płatne są następujące podatki:

1) do dnia 15 kwietnia br. — zaliczka miesięczna na podatek przemysłowy, w wysokości podatku, przypadającego od obrotu osiągniętego w miesiącu marcu

br., przez przedsiębiorstwa handlowe I i II kategorji i przemysłowe I—V kategorji, prowadzące prawidłowe księgi handlowe, oraz przez przedsiębiorstwa sprawozdawcze;

2) do dnia 15 kwietnia br. począwszy — państwowy podatek przemysłowy od obrotu za rok 1932, przez wszystkie przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe oraz zajęcia przemysłowe i samodzielne wolne zajęcia zawodowe, w wysokości kwot wymienionych w doręczonych nakazach płatniczych;

3) do dnia 15 kwietnia br. zryczałtowany podatek przemysłowy od obrotu dla drobnych przedsiębiorstw, w wysokości kwot wymienionych w doręczonych nakazach płatniczych;

4) do końca kwietnia br. — I rata państwowego podatku gruntowego za rok 1933;

5) do dnia 1 maja br. — państwowy podatek dochodowy w wysokości połowy tej kwoty, która przypada od wykazanego w zeznaniu dochodu, osiągniętego w roku 1932, lub połowy podatku wymierzonego za poprzedni rok podatkowy, o ile zeznanie o dochodzie nie zostało złożone w terminie;

6) podatek dochodowy od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę — w terminie do dni 7 po dokonaniu potrącenia podatku;

7) do dnia 15 kwietnia br. zaliczka miesięczna na poczet nadzwyczajnego podatku od dochodu, osiągniętego przez notarjuszów (rejentów), pisarzy hipotecznych i komorników w miesiącu marcu rb.;

8) do dnia 5 kwietnia br. — podatek od energji elektrycznej pobrany przez sprzedawcę energji w czasie od 16—31 marca br. — do dnia 20 kwietnia br. — tenże podatek pobrany przez sprzedawcę energji elektrycznej w ciągu pierwszych 15 dni kwietnia rb.

Ponadto płatne są w miesiącu kwietniu br. zaległości odroczone lub rozłożone na raty z terminem płatności w kwietniu br., tudzież podatki, na które płatnicy otrzymali nakazy płatnicze również z terminem płatności w tym miesiącu.

OPŁATY NA FUNDUSZ PRACY.

Niniejszem wyjaśniamy, że do uiszczenia 1-procentowych opłat na Fundusz Pracy obowiązane są osoby, pobierające uposażenie służbowe, albo też stałe wynagrodzenie za najemną pracę. Do tej kategorji należą również osoby, pobierające emerytury, renty lub zaopatrzenia ze Skarbu Państwa, z przedsiębiorstw lub monopoli państwowych, ze związków komunalnych lub z instytucyj prywatnych pod warunkiem jednak że pobierana przez nich emerytura, renta lub zaopatrzenie wynosi więcej niż 59 zł. miesięcznie. Opłaty na Fundusz Pracy są obowiązani również uiszczać posłowie i senatorowie od swych diet.

Na równi z powyższemi osobami opłacają również i pracodawcy zatrudniający pracowników, 1 proc. opłaty na Fundusz Pracy — tak, iż łącznie opłata pracodawcy wynosi 2 proc.

Ustawa zwalnia następujące kategorje osób od opłaty na rzecz Funduszu Pracy: 1) Osoby, pobierające zaopatrzenie inwalidzkie na podstawie ustawy z dnia 17 marca 1932 r. 2) Robotników rolnych, zatrudnionych w gospodarstwach rolnych. 3) Te osoby, które są zatrudnione w przedsiębiorstwach rzemieślniczych, wykupujących świadectwa przemysłowe VIII kategorji przemysłowej.

Opłaty oblicza się dla pracowników od sumy, bez uwzględnienia jakichkolwiek potrąceń, przypadającej każdorazowo do wypłaty odnośnie zaś pracodawców od ogólnej sumy wypłaconych zarobków, uposażeń i wynagrodzeń.

Opłaty od pracowników ściągają pracodawcy, przy sposobności każdorazowej wypłaty.

Pracodawcy obowiązani są zarówno ściągnięte opłaty, jak i kwoty przypadające im do uiszczenia wpłacić albo bezpośrednio do Kasy Chorych, albo też przesłać na rachunek Kasy Chorych czekiem PKO. Kwoty te winni pracodawcy odprowadzić najpóźniej do końca miesiąca następującego po wypłacie.

Przepisy, dotyczące opłat na Fundusz Pracy, obowiązują już od dnia 1 kwietnia br. i zostały ogłoszone w Dz. U. Nr. 22.

STAWKI DANINY MAJĄTKOWEJ.

Ministerstwo Skarbu ustaliło, że tytułem nadzwyczajnej daniny majątkowej będą obowiązani uiszczać w roku bieżącym: płatnicy państwowego podatku gruntowego: 1) od podatku ponad 25 zł. do 60 zł. rocznie — 20 proc. podatku gruntowego

bez progresji i degresji. 2) Od podatku ponad 60 zł. rocznie — 40 proc. podatku gruntowego bez progresji i degresji.

Płatnicy państwowego podatku przemysłowego mają uiścić: 1) Przy obrocie ponad 20 tys. zł. (przy zryczałtowanym podatku ponad 27 tys. zł.) do 30 tys. zł. — 0.4 proc. od obrotu. 2) Przy obrocie ponad 30 tys. zł. — 0.6 proc. pro mille od obrotu.

Płatnicy państwowego podatku od nieruchomości, a na obszarze woj. śląskiego właściciele nieruchomości miejskich i wiejskich opłacają: 1) Przy rocznym przychodzie względnie wartości czynszowej ponad tysiąc do dwu tysięcy zł. — 0,4 proc. od rocznego przychodu, względnie wartości czynszowej. 2) Przy rocznym przychodzie wzgl. wartości czynszonej ponad 2 tys. zł. — 0.6 proc. od rocznego przychodu wzgl. wartości czynszowej.

Za podstawę obliczenia daniny w zakresie podatku przemysłowego przyjmowany będzie obrót służący za podstawę wymiaru tegoż podatku od obrotu. Dla płatników zryczałtowanego podatku podstawą obliczenia daniny będzie przeciętny obrót, przyjęty w taryfie zryczałtowanego podatku przemysłowego, wreszcie w przypadkach, w których podatek przemysłowy jest pobierany w formie scalonej, za podstawę obliczenia daniny przyjmuje się jedynie pierwszą fazę obrotu.

W zakresie podatku od nieruchomości za roczny przychód, względnie wartość czynszową, będzie przyjęta podstawa wymiaru podatku od nieruchomości.

Ustawa przewiduje, że jeżeli kontyngent daniny nie zostanie w żadnej grupie osiągnięty, wówczas podwyższy się każdemu płatnikowi w tej grupie daniny o taki procent, jaki będzie konieczny dla osiągnięcia kontyngentów, z uwzględnieniem 15 proc. na obniżki jak również na odpisy z tytułu ulg i nieściągalności. W razie przekroczenia kontyngentów w danej grupie kontyngentowej obniży się znowu każdemu płatnikowi daninę. Należy dodać, że danina wpłacana w woj. śląskiem, wpływa w całości do Skarbu Państwa.

NOWY KONKURS PUBLICYSTYCZNO-GOSPODARCZY P. K. O.

Pocztowa Kasa Oszczędności w Warszawie, przy czynnym współudziale Stowarzyszenia Dziennikarzy i Publicystów Gospodarczych ogłosiła konkurs na najlepszy artykuł na temat „Znaczenie i warunki kapitalizacji w Polsce w dobie obecnej".

Do konkursu będą dopuszczone tylko artykuły drukowane w prasie codziennej lub perjodycznej, wychodzącej na obszarze Rzeczypospolitej i w. m. Gdańsku w dowolnych językach w czasie od chwili otwarcia aż do zamknięcia konkursu. Wymiar artykułów winien wynosić conajmniej sto wierszy jednoszpaltowych. Za najlepszy artykuł będą przyznane następujące nagrody: 1. jedna w wysokości zł. 1000,—; 2. jedna w wysokości zł. 700,—; 3. dwie po 500,— zł. 4. dwie po 300,—; 5. pięć po 200 zł., oraz 6. siedem po 100 zł. Razem więc 18 nagród w łącznej sumie 5.000 zł. — Prace nagrodzone przechodzą na własność Pocztowej Kasy Oszczędności. Nagrody będą przyznane przez sąd konkursowy w składzie trzech członków, a mianowicie przewodniczącego jury, delegata z Towarzystwa Dziennikarzy i Publicystów Gospodarczych oraz delegata P. K. O. — Prace mogą być nadsyłane do 15 kwietnia br. pod adresem P. K. O. — Wydział Ekonomiczny w Warszawie z załączeniem 3 egzemplarzy pism, które zamieściły konkursową pracę oraz zalakowanej koperty, w której będzie podane imię i nazwisko autora. Prace podpisane nazwiskiem autora nie będą dopuszczone do konkursu.

Wyniki orzeczenia sądu konkursowego będą ogłoszone najpóźniej 31 maja roku bieżącego.

TARGI I WYSTAWY

XIII. MIĘDZYNARODOWE TARGI WSCHODNIE WE LWOWIE OD 3 DO 18 CZERWCA 1933.

W roku ubiegłym, w roku gwałtownego przesilenia gospodarczego Targi Wschodnie najdobitniej okazały swą żywotność. Nie tylko bowiem utrzymały swój stan dotychczasowego posiadania w formie dorocznego targu wzorów i próbek, który odbył się w terminie czerwcowym, przy niezmniejszonej ilości wystawców i przestrzeni wystawowej, a zwiększonej frekwencji zwiedzających i kupców, ale zorganizowały ponadto imprezę jesienną, wznawiając historyczne „Kontrakty Lwowskie", które sobie wstępnym bojem zdobyły sympatję przemysłu i handlu.

Fakty te są wymowniejsze od wszelkiej propagandy.

Znamienną jest także okoliczność, że ostatnia kampanja lwowska, która zdaniem znawców należała do udatniejszych targów na terenie międzynarodowych, w niektórych działach dała wyniki niespodziewanie pomyślne w postaci transakcyj i zamówień, jakich nie notowano w latach najkorzystniejszej nawet konjunktury. To też cały szereg wystawców zgłosił jeszcze przed zamknięciem zeszłorocznych Targów Wschodnich swój udział w Targach następnych.

Jest to najwyższem uznaniem, jakie instytucja Targów Wschodnich otrzymać mogła ze strony najkompetentniejszej, bo ze strony tych, dla których została stworzona i którym niepodzielnie chce służyć.

Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie, objąwszy organizację XIII. Międzynarodowych Targów Wschodnich, pragnie przeprowadzić je pod hasłem intensywnego współdziałania z kołami gospodarczemi oraz zbliżenia wytwórcy i odbiorcy. W celu umożliwienia udziału w XIII. Targach Wschodnich jaknajszerszym kołom przemysłowo-handlowym. Izba uwzględniając obecne warunki gospodarcze, obniżyła bardzo wydatnie wszystkie stawki, bo w granicach od 25 do 35%.

IV. TARGI WOŁYŃSKIE.

Magistrat miasta Równego przystępuje w roku bieżącym do organizacji IV. Targów Wołyńskich, które są obrazem życia gospodarczego Wołynia oraz służą do zbliżenia gospodarczego tej dzielnicy do centralnych i zachodnich województw. IV. Targi Wołyńskie odbędą się w Równem od dnia 27 sierpnia do 3 września br. —

WYJAZDY NA MIĘDZYNARODOWĄ WYSTAWĘ WSZECHŚWIATOWĄ W CHICAGO.

Turyści oraz przemysłowcy i handlowcy, zamierzający w związku z organizowaną wystawą międzynarodową wyjechać do Chicago, winni, we własnym interesie, przed rozpoczęciem wszelkich starań, zwrócić się po wyczerpujące wskazówki do Agentur i Oddziałów Syndykatu Emigracyjnego na prowincji, bądź też wprost do Centrali Syndykatu w Warszawie (Niecała 7). W biurach Syndykatu otrzy-

mają zupełnie bezpłatnie informacje, dot. załatwienia formalności przy ewentualnem uzyskaniu wizy turystycznej, jak również otrzymają cenniki kart okrętowych poszczególnych Towarzystw Okrętowych oraz rozkłady jazdy okrętów.

Czas trwania wystawy w Chicago określony jest od dnia 1 czerwca do 30 września rb. Amerykańska wiza turystyczna kosztuje dol. 4 od osoby. Ceny kart okrętowych zależne są od rodzaju okrętów oraz od Towarzystw Okrętowych.

W SPRAWIE WYSTAWY ŚWIATOWEJ W CHICAGO.

Polsko-Amerykańska Izba Handlowa podaje do wiadomości, że w dniu 13 bm. otrzymała depeszę z Chicago, że nowopowstała spółka dr. Kalisz i Lazarewicz zawarła umowę z Zarządem Wystawy Chicagowskiej na budowę prywatnego pawilonu polskiego i proponuje firmom polskim wykup metrażu w cenie \$ 3 za stopę^2 — urządzenie stoisk i dekoracja \$ 2,50 — operacja handlowa \$ 1,50 — razem \$ 9, za stopę^2.

W związku z powyższą propozycją odbyła się w dniu 18 bm. konferencja w Izbie z udziałem zainteresowanych ministerstw i instytucyj społecznych, na której uchwalono nie przyjąć oferty wyszczególnionej w wymienionej depeszy, a to ze względu na zbyt późny termin zgłoszonej propozycji, oraz nader wygórowaną w obecnych warunkach cenę.

Wobec powyższego firmy, które trwają w zamiarze uczestniczenia w Wystawie Chicagowskiej, winny zgłaszać się bezpośrednio do wymienionej spółki pod adresem: 4344 Archer Ave., Chicago. Ill. U. S. A.





